Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück, Entgelt bez., ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 33 / 26. JULI 2023

F1: Verstappen gewinnt Ungarn-GP

Die Rekordjagd geht weiter

Interview: Marcel Schrötter

Zittern um den Vertrag für 2024

Sportwagen-WM

Glickenhaus vor dem WEC-Aus?

Deutschland **€ 2,90**
A € 3,30 · **CH** sfr 4,60
IT € 4,00 · **B, NL, LUX** € 3,40

4 190525 902906 33

WRC: Rallye Estland

Rovanperä macht ganz kurzen Prozess

IDM: Schleizer Dreieck

Party-Stimmung beim Saison-Höhepunkt

IndyCar: Iowa

Newgarden feiert Siege im Doppelpack

Inhalt

Automobil:

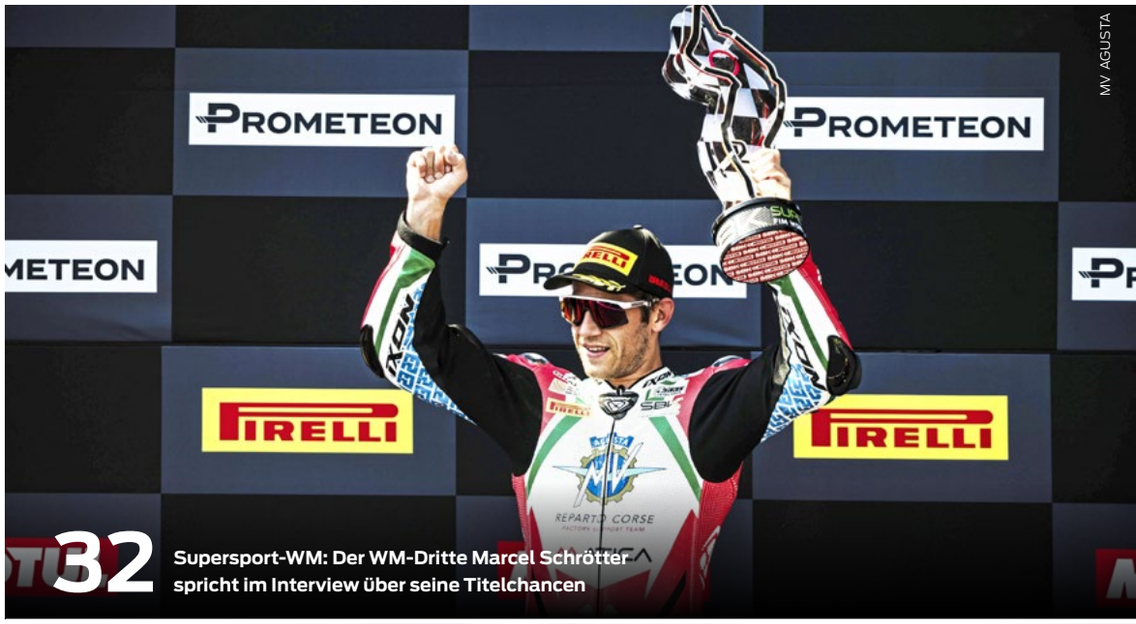
Formel 1 Red Bull dominant, McLaren wieder Zweiter **S. 4**
Formel 1 Zahlen, Daten und Ergebnisse aus Budapest **S. 6**
Formel 1 Einzelkritiken, Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 8**
Formel 1 Diskussionen um Motoren, Budgets und Co. **S. 10**
Formelsport Weitere F1-News und Formel 2 in Ungarn **S. 12**
Formelsport Formel 3 Budapest und IndyCar in Iowa **S. 14**
Sportwagen Interview: Ferrari-Technikchef F. Cannizzo **S. 16**
Sportwagen IMSA Lime Rock und weitere aktuelle News **S. 18**
Rallye-WM Rovanperä klarer Sieger beim Estland-Ritt **S. 20**
Rallye-WM Mikkelsen gewinnt die WRC2 in Estland **S. 24**
Rallye-WM Weitere Hintergründe zum Event im Baltikum **S. 25**
Rallycross-WM Batterie-Feuer sorgt für Absage in England **S. 27**
Tourenwagen TCR Europe Le Castellet, weitere News **S. 28**
Tourenwagen Alle NASCAR-Topligen zu Gast in Pocono **S. 30**

Motorrad:

Supersport-WM Interview mit Marcel Schrötter **S. 32**
Motorrad-WM Weniger Stress und weitere aktuelle News **S. 34**
Straßensport Alles vom IDM-Saisonhighlight in Schleiz **S. 36**
Straßensport Weitere aktuelle News aus den Serien **S. 38**
Motocross-WM Febvre gewinnt den vierten GP in Folge **S. 40**
Bahnsport Interview mit Rückkehrer Jan Hendrik de Jong **S. 42**
Offroad Grasbahn-WM, Speedway-Buli und mehr News **S. 43**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**



MV AGUSTA

32 Supersport-WM: Der WM-Dritte Marcel Schrötter spricht im Interview über seine Titelchancen

MOTORSPORT IMAGES

18 IMSA-Sportwagen: Beim reinen GT-Rennen im Lime Rock Park feiert Aston Martin den Sieg in beiden Klassen

RED BULL

24 WRC2 Estland: Große Sprünge und ein enger Kampf um den Sieg in der zweiten Liga der Rallye-Asse

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Gut möglich, dass wir das private Hypercar-Team von Jim Glickenhaus nie mehr in der WM sehen. Stehen die Privatteams in Le Mans vor dem Aus?

Schon irre, was ein Jahr für einen Unterschied macht: Beim 24h-Rennen in Le Mans 2022 belegte das Hypercar-Team von Jim Glickenhaus die Plätze 3 und 4. Okay, damals fuhren nur fünf Autos in der Topklasse, doch immerhin ging das noch: Ein Privatteam steht auf dem Mount Everest des Langstreckensports. Nicht auf der Spitze, aber auf dem Hochplateau. Zwölf Monate später hat sich das Blatt gewendet: In Le Mans brachten fünf Werksteams zwölf Werkswagen an den Start. Die privaten Teams Kolles/Vanwall und Glickenhaus standen auf verlorenem Posten, laut Papierform wäre nie mehr dringelegen als Platz 13. Denkste: Glickenhaus glänzte – zum dritten Mal in Folge – mit einem makellosen Le-Mans-Auftritt. Man brachte beide Autos auf den Plätzen 6 und 7 ins Ziel – und schlug dabei auch noch drei Werks-Porsche und zwei Werks-Peugeot.

Besser kann es aus Sicht eines Privatteams gar nicht laufen, doch die Wahrheit ist eine andere: Das Glickenhaus-Team steht kurz davor, den Laden zuzusperren: keine Sponsoren, kein Geld, keine Perspektiven (siehe News Seite 19). Denn im nächsten Jahr wird alles noch schlimmer – oder besser, je nach Standpunkt: BMW, Lamborghini und Renault/Alpine kommen dann auch noch nach Le Mans.

Da stellen sich mehrere Fragen: Stehen die Privatteams in Le Mans vor dem Aus? Es sieht fast so aus. Der private Neuzugang Isotta Fraschini hat sein Debüt bereits auf 2024 verschoben. Bleiben der einsame Kolles-Renner und Glickenhaus. Per Definition alles keine „echten" Hersteller, finanziert von Enthusiasten, alle ohne Perspektive. Dazu radiert die WEC 2024 die LMP2-Klasse aus, obwohl das Geschäftsmodell der zweiten Prototypenkategorie funktioniert, wie man an den 24 Startern in Le Mans mühelos erkennen kann.

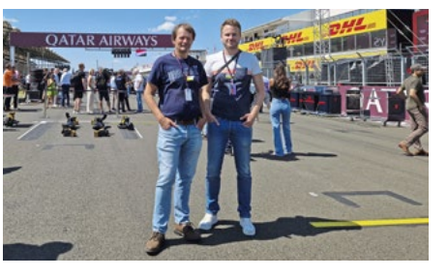
Und warum stehen die Privatteams vor dem Aus? Jim Glickenhaus sagt, dass der große Zulauf der Hersteller es unmöglich mache, Sponsoren für Privatprojekte zu gewinnen. Der zweite Grund sei das System der Balance of Performance (BOP): „Ferrari hat ein tolles und schnelles Auto gebaut, was in Anbetracht der Ressourcen kein Wunder ist", so Glickenhaus. „Unter den Gesetzmäßigkeiten der BOP sollte das keine Rolle spielen, weil die BOP die Unterschiede ausgleichen soll – genau das passiert aber nicht." Deshalb müsste Glickenhaus in die Technik investieren, was Millionen verschlänge. Nicht zu vergessen die acht Millionen Euro Einsatzkosten, für die der begeisterte Amerikaner jetzt schon mit seiner privaten Kohle geradesteht. 2024 stehen in Le Mans fast nur noch Werksteams oder werksunterstützte Teams in den Klassen Hypercar und GT3 LM am Start – plus maximal zwölf private LMP2-Mannschaften. Fazit? Die Hersteller haben Le Mans übernommen. Was wir dabei verlieren, sehen wir erst, wenn die Hersteller wieder gehen. Hoffentlich ist das Salz in der Suppe nicht für immer verloren.

Marcus Schurig
Redakteur

40 Motocross-WM: Extrem hohe Leistungsdichte im Sandkasten von Lommel

WASNER

MSa-Paddock



VORFREUDE UND DANN DAS ...
Die MSa-Reporter Michael Schmidt und Andreas Haupt hatten in der Startaufstellung noch Hoffnung auf einen guten Grand Prix. Mit Hamilton und Verstappen gab es eine explosive erste Reihe. Pustekuchen: Nur Verstappen explodierte und raste davon ...

FRÜHER WAREN MEHR HAARE
30 Jahre nach der DTM in Zolder, wo sich Michael Kramp als Pressechef und Rallye-Reporter Reiner Kuhn als Alfa-PR-Assistent kennenlernten, trafen sich die alten Freunde in Estland wieder – natürlich kaum gealtert.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Red Bull ganz allein

Red Bull feierte in Ungarn den zwölften Formel-1-Sieg in Serie. Das ist neuer Rekord. McLaren bestätigte, dass die B-Version ein voller Erfolg ist. Mercedes verspielte das Podest am Start. Alfa-Sauber träumte von Punkten und stürzte bitterböse ab.

Von: **Andreas Haupt**

Warum war Red Bull nur im Rennen so überlegen?

In der Qualifikation hatte Max Verstappen die Pole-Position um drei Tausendstel verpasst. Im Rennen sicherte er sich mit einem Vorsprung von über einer halben Minute den Sieg. Seine schnellste Rennrunde war um 1,097 Sekunden flotter als die des Zweitschnellsten Lewis Hamilton. Mercedes-Teamchef Toto Wolff urteilte, dass Red Bull allein in der Formel 1 fahre und der Rest in der Formel 2.

Die Diskrepanz zwischen dem Speed in Quali und im Rennen lässt sich erklären. Auf eine schnelle Runde passte Verstappen die Fahrzeugbalance nicht. Der Weltmeister kämpfte gegen den RB19. Speziell am Kurvenscheitel bemängelte er fehlende Haftung an der Vorderachse. Das Auto untersteuerte, was man in den vielen lang gezogenen Kurven des Hungarorings nicht gebrauchen kann. Im Rennen gelten andere Parameter. Vollere Tanks und nachlassende Reifen. Aus einer Schwäche wurde eine Stärke. Einfach gesagt: Wenn ein Auto untersteuert, hat das Heck im Verhältnis zu viel Haftung. Und genau das war der Schlüssel. Weil Verstappen so die Hinterreifen in der Hitze schonen konnte. Sie sind in Budapest das schwache Glied. „Ich konnte mich gut um den Reifenverschleiß kümmern." Weil man im Rennen auch die Kurven nicht so attackiert, gab es auch keine schiebende Vorderachse zu beklagen. Ein im Gegensatz zu Silverstone geglückter Start spülte Verstappen direkt an die Spitze. Danach machte er sich aus dem Staub. „Ich konnte meinen Vorsprung in jedem Stint vergrößern und dabei die Reifen schonen." Allgemein gilt: Je höher der Reifenabbau, desto besser ist das für das schnellste Auto, da der Red Bull das breiteste Arbeitsfenster hat.

Hat McLaren tatsächlich den Durchbruch geschafft?

Nach drei Rennen auf drei unterschiedlichen Strecken muss man sagen: ja. Die B-Version hat nach Spielberg und Silverstone auch in Budapest eingeschlagen. Der Lohn waren 28 WM-Punkte für das Team. Mercedes-Teamchef Wolff lobt McLaren für den Quantensprung. „Sie haben eine Sekunde gefunden." McLaren-Rennleiter Andrea Stella backt kleiner: „Ganz so viel ist es nicht." Sechs oder sieben Zehntel treffen es schon eher.

In schnellen Kurven fühlte sich der McLaren schon immer wohl. Durch den Generalumbau kann er jetzt auch mittelschnelle. „Wir sehen, dass wir hier speziell Fortschritte gemacht haben." Eine Problemzone bleiben langsame Kurven wie in Budapest zwischen 80 und 120 km/h. „Wir haben in Turn 1, der Schikane und Turn 12 noch zu viel Zeit verloren." Gerade in den langsamen Kehren sprechen die McLaren-Piloten noch von einem zu schlechten Handling.

Der griffige Asphalt und der gewonnene Abtrieb halfen den Autos, durch die gefürchtete Hitze zu kommen. „Mit mehr Abtrieb vorn und hinten hältst du die Reifen besser in Schuss. Das spendiert dir zusätzliche Rundenzeit", rechnet der Teamchef vor. Sein zweiter Fahrer erfuhr es leidvoll. Oscar Piastri beschädigte auf einem Randstein im zweiten Rennteil den Unterboden. Das kostete Anpressdruck, ein paar Zehntel pro Runde und trieb zudem den Reifenverschleiß hoch. Sonst hätte der junge Australier besser abschneiden können. Sein Teamkollege treibt die Ingenieure an. „Mercedes ist bei der Reifenabnutzung deutlich besser als wir."

Hatte Mercedes das zweitschnellste Auto?

Bei McLaren und Mercedes verhielt es sich entgegengesetzt.

XPB

Pérez gegen Hamilton: Auf der Strecke wehrt der Mercedes-Pilot den Angriff in Runde 42 ab. Über die Strategie zieht der Mexikaner im Red Bull vorbei

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

in der Formel 1

Einsame Spitze: Verstappen deklassiert in seinem Red Bull einmal mehr die versammelte Konkurrenz. Sein Vorsprung: Über eine halbe Minute

WILHELM

XPB

McLaren gegen McLaren: Der frühere erste Stopp bringt Norris an Piastri vorbei. Den Australier handicapt danach ein beschädigter Unterboden

Der MCL60 brannte in den ersten Runden nach den Boxenstopps jeweils ein Feuerwerk ab. Die Stunde der schwarzen Autos schlug gegen Ende der Stints. Hier unterstrich der Mercedes seine Qualitäten als Reifenstreichler. „Wir hatten das zweitschnellste Auto, haben daraus aber nicht das volle Kapital geschlagen“, meinte Teamchef Wolff und kritisierte, „wir sind zu vorsichtig mit den Reifen nach den Boxenstopps gewesen. Da haben wir nicht die richtige Balance aus Zurückhaltung und Attacke gefunden.“

Nach dem ersten Reifenwechsel wuchs Hamiltons Rückstand auf Norris um sieben Sekunden an, weil er die Pirellis ja nicht überfordern sollte. In der Outlap nach dem Wechsel von Mediums auf harte Reifen war der McLaren-Pilot um 4,1 Sekunden schneller. In der zweiten Runde nach dem Stopp um 2,2 Sekunden. Dazu muss man sechs Zehntel aus der Inlap addieren.

Vor dem ersten Reifenwechsel hatte Hamilton rund 3,5 Sekunden hinter Norris gelegen. Dorthin hatte den Pole-Setter eine durchwachsene Startphase geworfen. Die Kupplung biss zwar zu, doch der Grip auf dem ersten Startplatz reichte nicht aus. Die Hinterreifen drehten durch. Zu allem Überfluss machte Verstappen den Mercedes in Kurve 1 manövrierunfähig. So schlüpfte Piastri innen durch und Norris in Kurve 2.

Im ersten Stint fehlte Hamilton ganz allgemein die Pace. „Ich hatte viel Untersteuern bis hin zu plötzlichem Übersteuern.“ Je länger das Rennen dauerte, desto besser kam der Mercedes in Balance. Speziell nach dem letzten Stopp. Das Auto wurde leichter – und näherte sich der Qualifikation an. Entgegengesetztes Spiel zu Red Bull.

Was war mit Ferrari und Aston Martin los?

Beide Teams reisten optimistisch nach Ungarn. Die langsamere Natur der Strecke sollte den Autos liegen. Es kam anders. Ferrari sammelte nur zehn Punkte, Aston Martin drei. Ferrari verbaute sich aus Sicht von Teamchef Frédéric Vasseur ein besseres Ergebnis bereits in der Qualifikation. Da überhitzten die Hinterreifen. Schlechte Startplätze heißt Fahren in Turbulenzen. Es ist bekannt, dass die roten Autos im Verkehr besonders leiden.

Im Renntrimm war Ferrari trotz des Windes und der Hitze zunächst gar nicht so schlecht unterwegs. Charles Leclerc und Carlos Sainz fuhren geschlossen auf den Plätzen 5 und 6. Ein langsamer erster Stopp warf Leclerc zurück. Ein Schlagschrauber streikte. Für den zweiten Service raste er zu schnell in die Box. Es hagelte eine Strafe.

Vasseur: „Beim ersten Stopp verloren wir acht Sekunden, beim zweiten durch die Strafe fünf. Dazu kommt der Zeitverlust im Verkehr. Charles hätte Fünfter werden können.“ Für den Teamkollegen zahlte sich der Start auf der weichen Mischung zunächst aus. Doch die Softs zwangen Sainz später zu zwei längeren Stints auf der harten Mischung. Die überhitzten, was den Reifenabbau nach oben trieb. Vasseur: „Wir machen einfach zu viele Fehler.“

Aston Martin ist im Upgrade-Rennen zurückgefallen. Es mangelt an Performance. Ein Problem des AMR23 ist, dass das Heck bei Hitze in langsamen Kurven am Scheitelpunkt schmiert. Das ist in den langen Ecken des Hungarorings doppelt bitter.

Wie verpatzte Alfa-Sauber die Startphase?

Die Plätze 5 und 7 am Start. Platz 12 und 16 im Ziel. Alfa-Sauber machte sich alles auf den ersten paar Hundert Metern kaputt. Guanyu Zhou kroch aus seiner Startbox. „Es gab ein Problem mit der Strategie für das Bremssystem“, berichtete Einsatzleiter Xevi Pujolar.

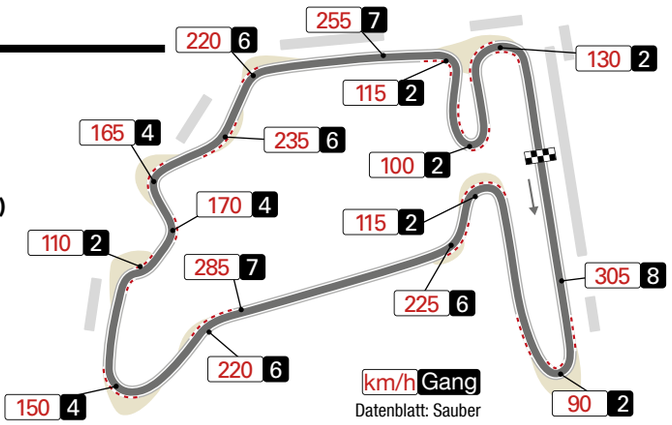
Das trieb den V6-Turbo-Motor in den Sicherheitsmodus. Zhou musste die Startprozedur wiederholen. Teamkollege Valtteri Bottas verlor beim Ausweichen drei Positionen. „Und danach weitere drei Plätze, weil er aus dem Rhythmus war“, sagte Pujolar. So verpasste Alfa-Sauber eine goldene Gelegenheit. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP UNGARN: 11. VON 22 LÄUFEN, 23. JULI 2023

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**4,381 km**
Runden:	**70**
Distanz:	**306,198 km**
Zuschauer:	**102 000**
Wetter:	**29 Grad, bewölkt**
Topspeed Qualifikation:	**308,7 km/h (Magnussen)**
Topspeed Rennen:	**313,3 km/h (Pérez)**
Gangwechsel/Runde:	**56**
Volllastanteil:	**58 %**
Distanz Pole–1. Kurve:	**444 m**
Führungswechsel:	**0**



Datenblatt: Sauber

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	9	281
2.	Pérez	2	171
3.	Alonso		139
4.	Hamilton		133
5.	Russell		90
6.	Sainz		87
7.	Leclerc		80
8.	Norris		60
9.	Stroll		45
10.	Ocon		31
11.	Piastri		27
12.	Gasly		16
13.	Albon		11
14.	Hülkenberg		9
15.	Bottas		5
16.	Zhou		4
17.	Tsunoda		2
18.	Magnussen		2
19.	Sargeant		0
20.	De Vries		0
21.	Ricciardo		0

KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	11	452
2.	Mercedes		223
3.	Aston Martin		184
4.	Ferrari		167
5.	McLaren		87
6.	Alpine		47
7.	Williams		11
8.	Haas		11
9.	Alfa Romeo		9
10.	Alpha Tauri		2

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	9:2
Hamilton – Russell	6:5
Leclerc – Sainz	6:5
Norris – Piastri	10:1
Gasly – Ocon	5:6
Ricciardo – Tsunoda	1:0
Alonso – Stroll	9:2
Albon – Sargeant	11:0
Bottas – Zhou	6:5
Hülkenberg – Magnussen	9:2

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Verstappen**	70/70[1)]	1:38.08,634 h = 187,457 km/h	1.20,504 min
2.	**Norris**	70	+ 33,731 s	1.22,178 min
3.	**Pérez**	70	+ 37,603 s	1.22,295 min
4.	**Hamilton**	70	+ 39,134 s	1.21,601 min
5.	**Piastri**	70	+ 1.02,572 min	1.22,736 min
6.	**Russell**	70	+ 1.05,825 min	1.22,158 min
7.	**Leclerc**[2)]	70	+ 1.10,317 min	1.22,469 min
8.	**Sainz**	70	+ 1.11,073 min	1.22,584 min
9.	**Alonso**	70	+ 1.15,709 min	1.22,745 min
10.	**Stroll**	69		1.23,425 min
11.	**Albon**	69		1.24,051 min
12.	**Bottas**	69		1.23,651 min
13.	**Ricciardo**	69		1.23,934 min
14.	**Hülkenberg**	69		1.23,573 min
15.	**Tsunoda**	69		1.23,269 min
16.	**Zhou**	69		1.23,743 min
17.	**Magnussen**	67		1.23,864 min
18.	**Sargeant**	67	Aufgabe (P17)	1.23,496 min
19.	**Ocon**	2	Unfall (P19)	
20.	**Gasly**	1	Unfall (P20)	

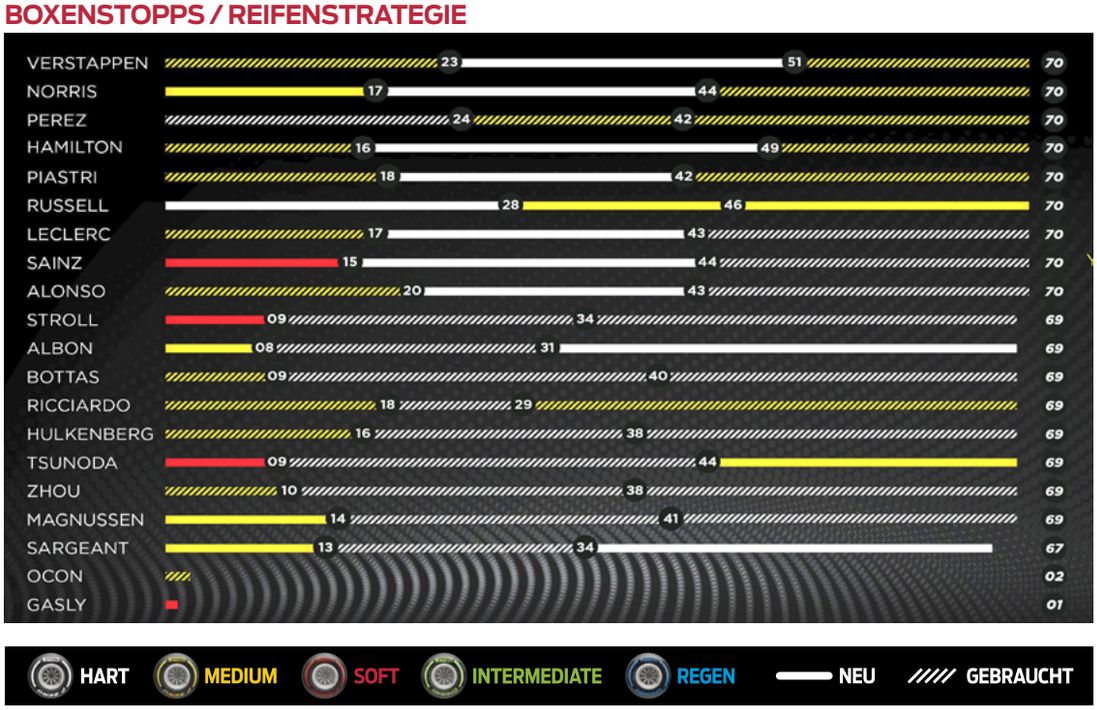
1) Runden in Führung, Bestwerte in Rot 2) +5 Sek.: Geschwindigkeitsübertritt Boxengasse

STARTAUFSTELLUNG

1	Lewis Hamilton, GB	44
2	Max Verstappen, NL	1
3	Lando Norris, GB	4
4	Oscar Piastri, AUS	81
5	Guanyu Zhou, CHN	24
6	Charles Leclerc, MC	16
7	Valtteri Bottas, FIN	77
8	Fernando Alonso, E	14
9	Sergio Pérez, MEX	11
10	Nico Hülkenberg, D	27
11	Carlos Sainz, E	55
12	Esteban Ocon, F	31
13	Daniel Ricciardo, AUS	3
14	Lance Stroll, CDN	18
15	Pierre Gasly, F	10
16	Alexander Albon, THA	23
17	Yuki Tsunoda, JAP	22
18	George Russell, GB	63
19	Kevin Magnussen, DK	20
20	Logan Sargeant, USA	2

Startnummer

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP UNGARN, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	George Russell	Mercedes	1.38,795 min	13
2.	Oscar Piastri	McLaren	+ 0,359 s	14
3.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,218 s	10
4.	Lando Norris	McLaren	+ 1,482 s	13
5.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 1,892 s	8
6.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 2,237 s	14
7.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 2,347 s	11
8.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 2,568 s	9
9.	Logan Sargeant	Williams	+ 2,621 s	15
10.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 3,911 s	12
11.	Kevin Magnussen	Haas	+ 4,111 s	14
12.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 6,780 s	7
13.	Alexander Albon	Williams	+ 8,608 s	10
14.	Daniel Ricciardo	Alpha Tauri	keine Zeit	7
15.	Carlos Sainz	Ferrari	keine Zeit	6
16.	Sergio Pérez	Red Bull	keine Zeit	2
17.	Esteban Ocon	Alpine	keine Zeit	4
18.	Pierre Gasly	Alpine	keine Zeit	3
19.	Max Verstappen	Red Bull	keine Zeit	4
20.	Lewis Hamilton	Mercedes	keine Zeit	3

GP UNGARN, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Charles Leclerc	Ferrari	1.17,686 min	20
2.	Lando Norris	McLaren	+ 0,015 s	30
3.	Pierre Gasly	Alpine	+ 0,232 s	26
4.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,248 s	31
5.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,359 s	30
6.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 0,372 s	29
7.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 0,399 s	29
8.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0,419 s	32
9.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 0,422 s	31
10.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,496 s	20
11.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,593 s	18
12.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,633 s	33
13.	Alexander Albon	Williams	+ 0,691 s	32
14.	Daniel Ricciardo	Alpha Tauri	+ 0,699 s	30
15.	Kevin Magnussen	Haas	+ 0,818 s	27
16.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,060 s	28
17.	Logan Sargeant	Williams	+ 1,150 s	30
18.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,292 s	14
19.	Oscar Piastri	McLaren	+ 1,431 s	18
20.	George Russell	Mercedes	+ 1,489 s	23

GP UNGARN, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.17,811 min	20
2.	Max Verstappen	Red Bull Racing	+ 0,250 s	23
3.	Sergio Perez	Red Bull Racing	+ 0,256 s	25
4.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 0,266 s	21
5.	Lando Norris	McLaren	+ 0,271 s	19
6.	George Russell	Mercedes	+ 0,308 s	22
7.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,379 s	28
8.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,423 s	29
9.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0,539 s	20
10.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 0,678 s	24
11.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,725 s	20
12.	Guanyu Zhou	Alfa Romeo	+ 0,733 s	23
13.	Alexander Albon	Williams	+ 0,781 s	17
14.	Oscar Piastri	McLaren	+ 0,787 s	19
15.	Kevin Magnussen	Haas	+ 0,838 s	26
16.	Pierre Gasly	Alpine	+ 0,965 s	22
17.	Logan Sargeant	Williams	+ 1,003 s	16
18.	Daniel Ricciardo	Alpha Tauri	+ 1,017 s	28
19.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,168 s	22
20.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,345 s	29

GP UNGARN, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Lewis Hamilton	1.18,577	1.17,427	1.16,609
2.	Max Verstappen	1.18,318	1.17,547	1.16,612
3.	Lando Norris	1.18,697	1.17,328	1.16,694
4.	Oscar Piastri	1.18,464	1.17,571	1.16,905
5.	Guanyu Zhou	1.18,143	1.17,700	1.16,971
6.	Charles Leclerc	1.18,440	1.17,580	1.16,992
7.	Valtteri Bottas	1.18,775	1.17,563	1.17,034
8.	Fernando Alonso	1.18,580	1.17,701	1.17,035
9.	Sergio Pérez	1.18,360	1.17,675	1.17,045
10.	Nico Hülkenberg	1.18,695	1.17,652	1.17,186
11.	Carlos Sainz	1.18,393	1.17,703	
12.	Esteban Ocon	1.18,854	1.17,841	
13.	Daniel Ricciardo	1:18.906	1.18,002	
14.	Lance Stroll	1.18,782	1.18,144	
15.	Pierre Gasly	1.18,743	1.18,217	
16.	Alexander Albon	1.18,917		
17.	Yuki Tsunoda	1.18,919		
18.	George Russell	1.19,027		
19.	Kevin Magnussen	1.19,206		
20.	Logan Sargeant	1.19,248		

STATISTIK DES WOCHENENDES

16

So viele WM-Punkte waren die Startpositionen von Alfa-Romeo-Sauber in der Theorie wert. Nach bereits einer Runde stand in dieser Hinsicht eine Null. Guanyu Zhou und Valtteri Bottas schafften es tatsächlich, in der Startrunde 16 Positionen zu verlieren. Dem Chinesen starb mit Technikproblemen (siehe Analyse) fast der Motor ab. Ihn warf es um elf Plätze zurück. Der Teamkollege musste ihm ausweichen, was Schwung raubte. Bottas büßte fünf Ränge ein. So verpasste es Sauber, sich vom neunten Platz der Weltmeisterschaft zu lösen.

Der Start: Die Alfa-Sauber-Fahrer sind die großen Verlierer

RENN-TICKER

START
Pole-Setter Hamilton drehen etwas die Hinterräder durch. Verstappen zieht in Kurve 1 vorbei. Auch die McLaren von Piastri und Norris überholen Hamilton. Die Alfa-Piloten sind die großen Verlierer. Zhou trifft auch noch Ricciardo und schubst ihn in Ocon. Der Franzose segelt ins Auto von Teamkollege Gasly. Beide Alpine-Fahrer geben mit Schaden auf.

RUNDE 1
Sainz gehört zu den Gewinnern der Startphase. Auf weichen Reifen gewinnt der Ferrari-Pilot fünf Plätze und befindet sich bereits hinter dem Fünften Leclerc.

RUNDE 8
Pérez schnappt sich auf harten Reifen Alonso und ist neuer Siebter.

RUNDE 17
Hamilton war schon drin. Jetzt sind Norris und Leclerc dran. Pech für den Ferrari-Piloten: Ein Schlagschrauber spinnt. Der Stopp dauert 9,4 Sekunden.

RUNDE 18
Piastri stoppt und fällt knapp hinter Teamkollege Norris zurück. Verstappen legt seinen ersten Boxenbesuch erst in Runde 23 ein und führt danach vor dem McLaren-Duo.

RUNDE 27 UND 28
Nach seinem ersten Halt kassiert Pérez nacheinander Sainz und Russell. Der Mexikaner ist Fünfter. Die Rangfolge: Verstappen-Norris-Piastri-Hamilton.

RUNDE 43
Patzer von Leclerc. Er ist zu schnell in der Box. Strafe von fünf Sekunden.

RUNDE 47
Pérez marschiert an Piastri vorbei. Den Platz gegen Hamilton holte er sich durch den früheren zweiten Stopp.

RUNDE 57
Hamilton knackt Piastri und ist Vierter.

ZIEL
Sieg für Verstappen. Norris rettet Platz 2 vor Pérez.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

EINZELKRITIKEN

Max Verstappen – Red Bull Racing
Note: 10/10 – Ø 9,45
Der Weltmeister korrigierte die Quali-Niederlage schon auf den ersten 444 Metern in der ersten Kurve. Danach fuhr Verstappen ein einsames Rennen weit vor dem Feld.

Sergio Pérez – Red Bull Racing
Note: 07/10 – Ø 6,82
Trotz Unfall im ersten Training zeigen sich langsam Anzeichen von Besserung. Pérez schaffte es endlich wieder ins Q3 und legte eine famose Aufholjagd hin.

Charles Leclerc – Scuderia Ferrari
Note: 08/10 – Ø 7,54
Der Ferrari war nicht in Form. Der sechste Startplatz zeigte es. Im Rennen passte der Speed, doch ein schlechter Boxenstopp und eine Strafe kosteten Leclerc zu viel Zeit.

Carlos Sainz – Scuderia Ferrari
Note: 07/10 – Ø 7,45
Sainz verpasste das Q3 um zwei Tausendstel. Vom elften Platz ging es mit Soft-Reifen los, die überraschend lange hielten. Auf den Hards war Sainz langsamer als Leclerc.

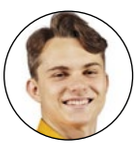
George Russell – Mercedes-AMG F1
Note: 08/10 – Ø 7,82
Das Ausscheiden im Q1 ging zum Großteil aufs Team. Doch Russell muss da auch mehr Egoist sein. Seine Aufholjagd im Rennen war noch besser als die von Pérez.

Lewis Hamilton – Mercedes-AMG F1
Note: 08/10 – Ø 8,00
Endlich wieder eine Pole-Position für Hamilton. Nummer 104. Der schwache Start bringt Abzüge. Zu konservatives Reifenmanagement kostete im zweiten Stint Zeit.

Esteban Ocon – Alpine
Note: 05/10 – Ø 6,73
Ocon schaffte es im Q2 nicht, die Medium-Reifen auf Temperatur zu bringen. Sein Rennen war dann nach 500 Metern beendet. Ocon wurde in Gaslys Alpine bugsiert.

Pierre Gasly – Alpine
Note: 05/10 – Ø 6,36
Auch Gasly hatte Mühe, die härteren Reifen in ihr Arbeitsfenster zu bringen. Trotz 45 Grad auf dem Asphalt. Bei der Kollision mit Ocon in der ersten Kurve war er nur Passagier.

Lando Norris – McLaren
Note: 10/10 – Ø 7,73
Schon wieder Platz 2. Schon wieder fehlerlos. Einziger Makel war, dass er sich in der ersten Kurve von Piastri verladen ließ. Im Finale hielt er dem Ansturm von Pérez stand.



Oscar Piastri – McLaren
Note: 09/10 – Ø 7,00
Der Australier wird immer besser. Auch wenn diesmal ein Ritt über einen Randstein den Unterboden beschädigte und Abtrieb kostete. Der Start war Extraklasse.

Valtteri Bottas – Alfa Romeo Racing
Note: 06/10 – Ø 5,27
Die Alfa Romeo waren die Überraschung des Samstags. Bottas musste beim Start Zhou ausweichen und verlor fünf Plätze.
Er schaffte es nur, Platz 12 zu verteidigen.

Guanyu Zhou – Alfa Romeo Racing
Note: 05/10 – Ø 5,54
Platz 5 war Zhous bestes Qualifikationsergebnis. Beim Start blieb er fast stehen. Es wird untersucht, wie viel auf ihn und die Technik geht. Dann crashte er in Ricciardo.

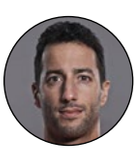
Fernando Alonso – Aston Martin
Note: 08/10 – Ø 8,91
Aston Martin ist ans hintere Ende des Verfolgerpulks gerutscht. Podestplätze sind Illusion. Alonso musste viel Reifenmanagement betreiben. Platz 9 war das Maximum.

Lance Stroll – Aston Martin
Note: 07/10 – Ø 6,82
Vom 14. Startplatz waren Soft-Reifen beim Start angesagt. Stroll tauchte sofort in den Punkterängen auf. Er hielt sich dort, verlor aber 20 Sekunden auf Alonso.

Kevin Magnussen – Haas F1 Team
Note: 04/10 – Ø 6,09
Der Samstag endete schon im Q1. Auch im Rennen fehlte der Speed, speziell auf den harten Reifen. Der Däne wünschte sich im Rückblick ein Dreistopp-Rennen.

Nico Hülkenberg – Haas F1 Team
Note: 07/10 – Ø 6,91
Das Q3 war wieder aller Ehren wert. Trotz der Hitze hielten die Reifen länger als erwartet. Dafür war viel Reifenmanagement nötig. Punkte lagen 36,5 Sekunden entfernt.

Yuki Tsunoda – Scuderia Alpha Tauri
Note: 06/10 – Ø 6,91
Tsunoda verlor beide Duelle gegen Ricciardo: Qualifikation und Rennen. Ein starke Startrunde auf Soft-Reifen und ein ordentlicher Rennspeed versöhnten mit Platz 15.

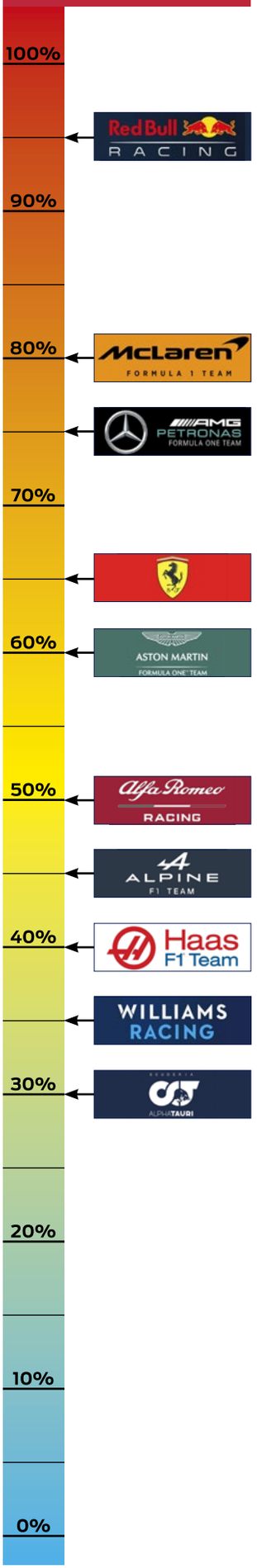


Daniel Ricciardo – Scuderia Alpha Tauri
Note: 08/10 – Ø 8,00
Nicht schlecht für einen Fahrer, der sieben Monate kein Rennfahrer war. Ricciardo kam in dem ungewohnten Auto direkt ins Q2 und fuhr am Ende auf Platz 13 ins Ziel.

Alex Albon – Williams Racing
Note: 08/10 – Ø 7,54
Der Hungaroring ist keine Williams-Strecke. Trotzdem wurde Albon Elfter. Ein früher Stopp ließ ihn lange in sauberer Luft fahren. Albon gab Gas und machte drei Plätze gut.

Logan Sargeant – Williams Racing
Note: 05/10 – Ø 4,82
Auf schwierigen Strecken muss der Amerikaner noch zulegen. Die Rundenzeiten im Rennen waren akzeptabel. Bis ein Dreher sein Rennen drei Runden vor Schluss beendete.

FORMBAROMETER



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

AUS DEM FAHRERLAGER

RICCIARDO NIE WEG

Daniel Ricciardos Auszeit dauerte nur acht Monate. Dann kehrte der Australier zu dem Team zurück, bei dem er 2012 und 2013 eine Ausbildung genossen hatte. „Bei Red Bull musst du immer auf alles gefasst und auf alles vorbereitet sein“, grinste der 34-jährige Strahlemann aus Perth. Lewis Hamilton scherzte: „Daniel war nie weg. Ich habe ihn dieses Jahr bei jedem Fahrer-Briefing gesehen.“

MITLEID MIT DE VRIES

Die Karriere von Nyck de Vries bei Alpha Tauri dauerte nur zehn Rennen. Dann wurde der Holländer gefeuert, um Platz für Daniel Ricciardo zu schaffen. Die Kollegen zeigten begrenzt Mitleid: „Nyck ist über Nacht in die Formel 1 gekommen und über Nacht wieder von ihr gegangen. Dieser Sport kann brutal sein“, erklärte Lando Norris. Nutznießer Ricciardo sieht es ähnlich. „Vor genau einem Jahr ging es mir genauso. Da hat McLaren vorzeitig meinen Vertrag aufgelöst. Und jetzt habe ich wieder einen Job. Den ich wieder verlieren kann, wenn ich die Leistung nicht bringe.“

FORMEL-1-FILM AUF EIS

Mit dem GP England sind die Dreharbeiten für den von den Apple Studios und Jerry Bruckheimer geplanten Kinofilm in ihre heiße Phase getreten. Bei bis zu sieben Grands Prix soll auf der Strecke, in der Boxengasse und im Fahrerlager gedreht werden. Doch jetzt kommt den Produzenten der Streik der Schauspieler und Drehbuchautoren dazwischen. Daran müssen sich auch Stars wie Hauptdarsteller Brad Pitt halten. Das Produktionsteam kann deshalb im Augenblick nur Szenen drehen, an denen keine Schauspieler beteiligt sind. So kann man wenigstens nicht die strengen Regeln verletzen. Selfies mit der Filmcrew oder Interviews sind verboten.

XPB

Verzögerung für Hollywood-Film

ALONSO, DER JOURNALIST

Frage an die Formel-1-Fahrer: Welchen Beruf würdet ihr ausüben, wenn ihr ab morgen keine Rennfahrer mehr sein könntet? Guanyu Zhou: „Modedesigner.“ Nico Hülkenberg: „Buchhalter oder Anwalt. Etwas mit einem soliden Einkommen.“ Fernando Alonso hat die Lacher auf seiner Seite: „Journalist.“ George Russell ahmt ihn nach: „Ich würde wie Fernando als Journalist in der Formel 1 arbeiten.“

OCONS UNGARN-POKAL

Esteban Ocon gewann 2021 sensationell den GP Ungarn. Den Pokal platzierte der Sieger erst zwei Jahre später im Eigenheim: „Ich habe ihn am Dienstag vor dem Rennwochenende aus der Kiste geholt und an einem schönen Ort aufgestellt.“

HÜLKENBERG ALS KEN

Nico Hülkenberg tauchte in Budapest mit wasserstoffblondem Haar auf. Die Färbung entsprang wohl einer Laune. „Ich habe keine Wette verloren. Es kam ja der Film zu Barbie heraus. Ich dachte mir, in dieser Zeit der Saison sei das eine ganz nützliche Eigenwerbung“, scherzt der Haas-Pilot. Eine gewisse Ähnlichkeit mit der Barbie-Puppe Ken ist jedenfalls nicht von der Hand zu weisen.

WILHELM

Hülkenberg mit blondiertem Haar

BABY-GLÜCK BEI HAAS

Kevin Magnussen ist ein zweites Mal Vater geworden. Seine zweite Tochter heißt Agnes.

KOMMENTAR

Geduld war noch nie eine Stärke der Motorsportbosse von Red Bull. Helmut Marko und Christian Horner haben da eine kurze Zündschnur. Wer in der Leistungsgesellschaft Formel 1 nicht sofort Performance zeigt, fliegt aus dem Kader. Da kann Alpha-Tauri-Teamchef Franz Tost noch so oft protestieren, dass ein Rookie in der komplexen Formel 1 von heute eigentlich drei Jahre braucht, bis er zu einem kompletten Fahrer gereift ist. Nicht jeder Fahrer ist ein Naturtalent wie Max Verstappen oder Sebastian Vettel. Nyck de Vries war das letzte Opfer von Red Bulls Fahrerpolitik. Und gewissermaßen auch Daniel Ricciardo. Der Australier hatte ursprünglich den Plan, ein ganzes Jahr auszusetzen, um Abstand zu gewinnen und dann mit vollem Elan wieder anzugreifen. Aus dieser Hängematte wurde er jetzt rausgerissen. Er muss in ein Auto steigen, mit dem man nicht glänzen kann. Eigentlich müsste Alpha Tauri den ganzen Technikerstab rauswerfen, bevor man einem Fahrer kündigt. Kein Auto wurde in dieser Saison so intensiv weiterentwickelt wie der AT04. Und trotzdem hängt Red Bulls Schwesterteam am Ende des Feldes herum. Statt jedes Rennen neue Teile ans Auto zu bringen, hätte man besser versucht, die Upgrades zu verstehen. Ricciardo wurde natürlich nicht befördert, um De Vries zu ersetzen. Der Australier soll Sergio Pérez Beine machen, der seit Monaco in der Formkrise steckt. Pérez hat zwar einen Vertrag bis 2024, doch Verträge sind kein Schutz. De Vries hat es gerade erfahren. Auch Pérez ist ein gebranntes Kind. Er flog trotz Vertrag bei Racing Point raus, um 2021 Platz für Vettel zu schaffen. Er darf sich also bei Red Bull nicht so sicher fühlen. Wenn das Management das Gefühl hat, dass Ricciardo einen besseren Job machen könnte, wird es zum Platztausch kommen. Deshalb hat Ricciardo der Fahrer-Rochade auch zugestimmt. Weil ihm nichts anderes übrig blieb. Wenn er wieder zu Red Bull zurück will, muss er in den sauren Apfel Alpha Tauri beißen. ■

WILHELM

Daniel Ricciardo ist zurück im Alpha Tauri: Sein Ziel ist der Sitz bei Red Bull

Michael Schmidt
Redakteur

Trennt sich Red Bull zu früh von seinen Fahrern? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Basar der Interes

Am 28. Juli tagt die F1-Kommission in Spa. Auf der Agenda stehen Reifen, Motoren, Getriebe und der Budgetdeckel. Das Ergebnis könnte Weichen für die Zukunft stellen. Es ist auch ein Interessenskonflikt im Kampf Klein gegen Groß.

Von: **Michael Schmidt**

Die Formel 1 befindet sich auf einem Höhenflug, doch sie ist noch lange keine glückliche Familie. Weil es in dem Milliardenspiel zu viele Baustellen gibt und beim Versuch, sie aufzuräumen, zu viele Interessen aufeinanderprallen. Am 28. Juli trifft sich die Formel-1-Kommission in Spa, um über Schwächen im System zu beraten und abzustimmen. Die FIA und die Formel 1 haben je zehn Stimmen, jedes der zehn Teams eine. Für manche Entscheidungen braucht es 28, für andere nur 25 Stimmen.

In Spa stehen vier Punkte auf der Agenda, die durchaus richtungsweisend sind. Es geht um Reifen, Motoren, Getriebe und den Budgetdeckel. An der Entscheidung, ob in Zukunft auf Heizdecken verzichtet wird oder nicht, wird man auch ablesen können, ob Pirelli oder Bridgestone den Zuschlag für den neuen Reifenvertrag ab 2025 bekommt. Die Formel 1 will ihre Wahl noch vor der Sommerpause treffen. Bridgestone hat offenbar das bessere kommerzielle Angebot gemacht, doch Pirelli würde in stürmischen Zeiten technische Stabilität bedeuten.

Eigentlich ist im Reglement für 2024 bereits verankert, dass Vorheizen der Reifen künftig verboten ist. Um den Beschluss rückgängig zu machen, braucht es fünf Nein-Stimmen. Man geht davon aus, dass sich der Großteil der Teams gegen das Heizdecken-Verbot ausspricht. Obwohl Pirelli 17 134 Testkilometer auf Reifen abgespult hat, die kalt angefahren werden, und weitere Tests in Spa, Monza, Suzuka und Abu Dhabi geplant sind. Trotz Fortschritten machen sich die Fahrer Sorgen, dass es bei kühlem Wetter zu massiven Problemen mit dem Aufwärmen der Reifen kommt oder dass die Reifen auf schnellen Strecken als Folge Hitzeschäden erleiden. Beim letzten Test in Silverstone soll es zu Blasenbildung gekommen sein.

> „Das Verbot von Reifenheizdecken kommt zu früh. Bei 95 Prozent der Bedingungen funktioniert es. Doch was machen wir bei Extremsituationen?“
>
> Frédéric Vasseur

Pirelli glaubt dennoch, dass man schon 2024 für Reifen ohne Heizdecken gerüstet ist. Die Ergebnisse der Testfahrten und ein Ausblick auf die Zukunft wurde den Teams in einem dreiseitigen Dokument als Abstimmungsgrundlage mitgeteilt. Die FIA und das F1-Management sind aus Gründen der Nachhaltigkeit gegen das Vorwärmen der Reifen. Doch ihre 20 Stimmen werden nicht reichen. Das nehmen die Drahtzieher möglicherweise in Kauf, weil sie so ihre Hände in Unschuld waschen können.

Pirelli oder Bridgestone?

Das Ergebnis der Abstimmung könnte ein Fingerzeig dafür sein, ob Pirelli oder Bridgestone das Rennen macht. Bleibt es beim Heizdecken-Verbot oder kommt es 2025 mit Verspätung, spricht viel für Pirelli. Die Italiener haben einfach zu viel Vorarbeit geleistet und sehen darin ihr bestes Argument für einen Verbleib. Für Bridgestone wäre die Aufgabe doppelt schwer, weil die Japaner innerhalb von zwei Jahren Reifen ohne Heizdecken und die 2026er-Reifen entwickeln müssen, die kleiner und leichter sein werden als die aktuelle Generation. Wird das Heizdecken-Verbot auf unbestimmte Zeit verschoben, spricht

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

sen

Vor dem GP Belgien tagt die Formel-1-Kommission: Es stehen gleich mehrere wichtige Themen auf der Agenda

MOTORSPORT IMAGES

vieles für einen Neuanfang mit Bridgestone.

Beim Thema Motor tritt Renault gegen den Rest an. Die Franzosen haben festgestellt, dass sich ihr Leistungsmanko innerhalb eines Jahres auf 30 PS verdoppelt hat, obwohl die Entwicklung eingefroren ist. Das kann aus Sicht von Renault nur einen Grund haben. Mercedes, Ferrari und Honda haben das Abstellen von Zuverlässigkeitsproblemen dazu genutzt, Leistung durch die Hintertür zu finden. Die FIA hat versprochen, das zu prüfen. Renault will jetzt, dass man im Sinne der Chancengleichheit bis auf fünf Kilowatt aufschließen darf. Wahlweise durch Nachentwicklung oder Erhöhung der Durchflussmenge.

Auch beim Getriebe gibt es Ärger. Im Moment baut jedes Team bis auf Aston Martin, Williams und Haas das Getriebe selbst. Aston Martin und Williams beziehen die Kassette und die Innereien von Mercedes, Haas von Ferrari. Daraus ergeben sich technische und politische Abhängigkeiten. „Wenn Mercedes nicht will, stehe ich im Regen. Ich kann nicht einfach zu Ferrari laufen und mir dort ein Getriebe kaufen. Weil die Ferrari-Kassette nicht in mein Gehäuse passen würde“, erzählt Williams-Teamchef James Vowles. Die FIA schlägt nun Standard-Kassetten für alle vor, um einen Umstieg auf einen anderen Lieferanten zu erleichtern. Die großen Teams sträuben sich dagegen. Ihnen bringen Abhängigkeiten Vorteile.

Der Budgetdeckel ist ein Fass ohne Boden. Nicht nur wegen der vielen Schlupflöcher. In Spa wird über Kapital-Investitionen verhandelt. Die derzeit gültige Obergrenze von 36 Millionen Dollar über vier Jahre soll erhöht werden, um den Teams mit veralteter Infrastruktur die Chance zu geben, sich neue Werkzeuge zu kaufen und zu den anderen aufzuschließen. Zwei Zahlen geistern durch das Fahrerlager: 50 oder 80 Millionen Dollar.

Williams würde gerne 142 Millionen Dollar in einen neuen Windkanal, Simulator, Prüfstände, Maschinen und Software investieren, darf aber nicht. Die Konkurrenz gesteht dem Traditionsrennstall gerade so viel zu, wie viel man selbst ausgeben will. Bei Alpine stehen ein Simulator und Prüfstände für Getriebe und Bremsen auf der Einkaufsliste. „50 Millionen würden mir reichen“, rechnet Teamchef Otmar Szafnauer vor. Vowles hofft, dass es wenigstens zu einem Kompromiss zwischen 50 und 80 Millionen kommt. Sein größter Gegner ist ausgerechnet sein alter Arbeitgeber Mercedes. ■

WILHELM

Alpine-Teamchef Szafnauer wünscht sich eine Angleichung der Motoren

XPB

Williams will bessere Werkzeuge: Dafür braucht es eine Regeländerung

WILHELM

Pirelli vs. Bridgestone – oder anders: Stabilität gegen bessere Einnahmen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Renault fehlt Power

Alpine ist im Mittelfeld abgetaucht. Ein Grund ist der Motor, der deutlich hinter die Konkurrenz zurückgefallen ist. Renault stellt nun bei der FIA den Antrag nachrüsten zu dürfen.

Von: **Michael Schmidt**

Das Comeback von McLaren war ein Schock für Alpine. Jetzt ist der französische Nationalrennstall nur noch sechste Kraft im Feld. Das war ganz anders geplant. Die Teamleitung hatte den vierten Platz und den Anschluss an Mercedes und Ferrari als Saisonziel ausgegeben. Das kann Alpine abschreiben. Der Motor soll mindestens drei Zehntel in der Rundenzeit kosten. Das entspricht einem Defizit von 30 PS. Im letzten Jahr betrug der Rückstand auf Ferrari, Mercedes und Honda nur die Hälfte.

Doch die Konkurrenz hat trotz eingefrorener Entwicklung offenbar Leistung durch die Hintertür gefunden. Alle drei meldeten im letzten Jahr nach Motorschäden bei der FIA Korrekturen zur Wiederherstellung der Zuverlässigkeit an. Und fanden dabei PS. Bei Renault ging 2022 hauptsächlich die Wasserpumpe kaputt. Die Arbeit daran brachte nicht mehr Power. Eher im Gegenteil. Offenbar geht durch mehr innere Reibung noch Leistung verloren. Jetzt stellt Renault den Antrag nachrüsten zu dürfen. Die F1-Kommission will am 28. Juli in Spa darüber abstimmen. ■

XPB

Zu schwacher Motor: Dem Alpine sollen bis zu 30 PS Leistung fehlen

Formel 1

Andretti hat es eilig

Andretti Autosport und Hitech Grand Prix könnten Ende Juli von der FIA grünes Licht für einen Platz im Formel-1-Feld bekommen. Beide haben es mit dem Debüt eilig. Nur wenn sie 2025 kommen, beträgt das Eintrittsgeld 200 Millionen Dollar.

Von: **Michael Schmidt**

Für die Antragsteller auf einen Platz im Formel-1-Feld beginnt im August die heiße Phase. Ende Juli entscheidet die FIA, wer den Zuschlag bekommt. Nach derzeitigem Gerüchtestand sind das Andretti Autosport und Hitech Grand Prix. Danach muss Rechteinhaber Liberty die Kandidaten prüfen. Die FIA hat zwar das letzte Wort bei der Lizenzvergabe, doch die Amerikaner können ihr Veto-Recht beim Eintritt in das Concorde Abkommen ausspielen.

Der aktuelle Vertrag zwischen FIA, Formel 1 und den Teams läuft Ende 2025 aus. Das neue Abkommen ist in Arbeit, wird aber von Seiten der FIA nicht mit Feuereifer vorangetrieben. Das ist eine gute Nachricht für Andretti. Der US-Rennstall will unbedingt schon 2025 antreten, obwohl das aus technischer Sicht der Overkill wäre. Doch nur so hat er eine Chance, in das bestehende Concorde-Abkommen aufgenommen zu werden. In dem ist das Eintrittsgeld für neue Teams auf 200 Millionen Dollar festgelegt, die dann zu gleichen Teilen an die zehn Teams verteilt werden. Wer erst 2026 einsteigt, muss die Bedingungen der neuen F1-Verfassung akzeptieren. Da soll die Entschädigung an die etablierten Teams auf 600 Millionen Dollar erhöht werden. Das ist für die meisten Neulinge zu hoch. Für Andretti ist deshalb wichtig, dass bald eine Entscheidung fällt. Ihm läuft die Zeit davon. ■

XPB

Michael Andretti will mit seinem Team in die Formel 1. Es gibt Widerstand

NACHRICHTEN

NEUER ALPINE-BOSS

Alpine wechselt seinen Geschäftsführer aus. Laurent Rossi muss seinen Posten räumen. Sein Nachfolger ist der erst am 6. März zum Vizepräsidenten ernannte Philippe Krief. Rossi war umstritten, weil er sich immer wieder in das Formel-1-Geschäft einmischte und das Team beim GP Miami öffentlich an den Pranger stellte. Im Team wartet man jetzt gespannt darauf, wie sich der neue Mann verhält. Man hofft, dass Krief Teamchef Otmar Szafnauer die volle Verantwortung überträgt.

UNGARN VERLÄNGERT

Der GP Ungarn bleibt bis 2032 im Kalender. Der aktuelle, noch bis 2027 gültige Vertrag wurde um fünf Jahre verlängert. Damit hat nur noch Monza eine längere Serie als der Hungaroring vorzuweisen. In Monza wird seit 1981 ununterbrochen gefahren, in Budapest seit 1986.

MADRID SOLL KOMMEN

Die Streckenbetreiber in Barcelona haben bis 2026 einen Vertrag mit der Formel 1. Spätestens dann soll Schluss sein. Der GP Spanien wird umziehen. Madrid bringt sich in Stellung. Zuletzt lautstark. Noch sind aber keine Verträge unterschrieben. Doch der Fahrerlagerfunk meldet, dass es zum Wechsel kommen wird. Ohne Rotationsprinzip.

KEIN GEGLÜCKTER TEST

Nach dem GP England führten Mercedes und McLaren einen Test im Regen durch. Der Mercedes wurde dabei mit sogenannten „Spray Guards“, einem Spritzschutz über den Rädern, ausgerüstet. Mick Schumacher lenkte ihn. Oscar Piastri befand sich im McLaren zu Vergleichszwecken auf der Strecke. Der erste Test mit den Kotflügeln brachte keinen Erfolg. Sie konnten die Gischt hinter dem Auto nicht verringern. Die FIA sucht mit den gewonnenen Daten nach Verbesserungen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Mit Saisonsieg Nr. 1 sprang Jack Doohan in der Fahrerwertung auf Platz 5 nach vorne

XPB

Jack is back

Mit seinem ersten Saisonsieg meldet sich Jack Doohan im Formel-2-Titelrennen zurück. Der Endspurt könnte aber etwas zu spät kommen. Frederik Vesti und Théo Pourchaire punkten weiter konstant.

Von: **Tobias Grüner**

Bisher war es nicht die Saison von Jack Doohan. Vor dem Start zählte der Australier eigentlich zum Kreis der Titelfavoriten. Nach dem Abgang von Oscar Piastri zu McLaren war der Virtuosi-Pilot schließlich der ranghöchste Junior-Pilot im Alpine-Kader. Doch mit den Leistungen an den ersten acht Rennwochenenden konnte sich Doohan nicht für den Aufstieg in die Königsklasse empfehlen. Erst in Budapest platzte endlich der Knoten. Grundlage für den ersten Saisonsieg im Hauptrennen war die Pole-Position im Qualifying am Freitag. Im Einzelzeitfahren, das auf dem Hungaroring immer besonders wichtig ist, verhinderte Doohan mit einer halben Zehntel Vorsprung knapp die dritte Bestzeit von Victor Martins in Folge.

Im Sprint am Samstag wurde die Reihenfolge der ersten zehn Piloten aber wie üblich zunächst umgedreht. Das brachte Kush Maini in die beste Ausgangslage. Doch der Inder verpatzte den Start und wurde schon auf den ersten Metern von Dennis Hauger, Ayumu Iwasa und Oli Bearman überholt. Kurze Zeit später ging auch noch Théo Pourchaire vorbei. Während Hauger und Iwasa an der Spitze davonzogen, ging es um Platz 3 spannend zu. Nach einer Kollision zwischen Clement Novalak und Ralph Boschung in Runde 12 wurde eine VSC-Phase eingerichtet. Pourchaire timte den Restart perfekt und überrumpelte Bearman. Doch zwei Runden vor Schluss schaffte der Brite den Konter und sicherte sich den Bronze-Platz.

Auch im Hauptrennen gab es nicht viel Spannung, was den Sieger anging. Doohan erwischte den besten Start und hielt auf den weichen Reifen überraschend lange bis Runde 25 von 37 durch. Beim späten Wechsel auf die härtere Mischung verlor er nicht einmal die Führung. Es kam zu einem in der Formel 2 ungewöhnlichen Start-Ziel-Sieg. „Der erste Stint auf Soft-Reifen war wirklich unglaublich“, freute sich der Australier. „Wir haben gesehen, dass es in der Formel 3 große Probleme mit dem Verschleiß gibt und wussten nicht, wie lange die Reifen halten. Doch dann blieben meine Rundenzeiten lange konstant.“

Interessanter wurde es im Kampf um Rang 2. Hier setzte sich Frederik Vesti am Start gegen Martins durch. Der Schlussspurt des Franzosen kam zu spät. Am Ende fehlten siebeneinhalb Zehntel. Ayumu Iwasa war auf den härteren Reifen gestartet und konnte sich mit der Alternativ-Strategie von Startplatz 6 bis auf Rang 4 nach vorne arbeiten. Dabei zeigte der Japaner einige sehenswerte Manöver. Pourchaire blieb nach einem frühen Stopp lange im Verkehr hängen und musste sich am Ende mit Rang 6 zufriedengeben. Dadurch vergrößerte sich sein Rückstand zu Tabellenführer Vesti auf elf Punkte. Weitere zehn Zähler dahinter hält Iwasa Anschluss an das Top-Duo. Doohan schob sich mit seinem ersten Sieg bis auf Platz 5 nach vorne. „Leider kommt dieser Erfolg wohl ein paar Rennen zu spät“, ärgerte sich der Sieger. ■

RED BULL

Im Sprint fuhr Hauger von Platz 2 souverän zum Sieg

MOTORSPORT IMAGES

Pourchaire verlor fünf Punkte auf Spitzenreiter Vesti

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Dennis Hauger	44.43,144 min
2.	Ayumu Iwasa	+ 4,230 s
3.	Oliver Bearman	+ 14,196 s
4.	Théo Pourchaire	+ 16,592 s
5.	Jehan Daruvala	+ 20,760 s
6.	Kush Maini	+ 24,054 s
7.	Victor Martins	+ 24,388 s
8.	Isack Hadjar	+ 24,660 s
9.	Frederik Vesti	+ 25,316 s
10.	Jack Doohan	+ 25,714 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Jack Doohan	57.52,434 min
2.	Frederik Vesti	+ 9,110 s
3.	Victor Martins	+ 9,850 s
4.	Ayumu Iwasa	+ 26,167 s
5.	Isack Hadjar	+ 27,407 s
6.	Théo Pourchaire	+ 29,529 s
7.	Dennis Hauger	+ 30,512 s
8.	Enzo Fittipaldi	+ 30,937 s
9.	Juan-Manuel Correa	+ 39,401 s
10.	Richard Verschoor	+ 39,979 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Frederik Vesti	153
2.	Théo Pourchaire	142
3.	Ayumu Iwasa	132
4.	Victor Martins	105
5.	Jack Doohan	100

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Zak O'Sullivan konnte sich mit seinem Start-Ziel-Sieg in Budapest auf Rang 2 im Fahrer-Klassement schieben

XPB

Verfolger-Rochade

Gabriele Mini und Zak O'Sullivan haben die Siegerpokale der beiden Formel-3-Rennen in Budapest mitgenommen. Am heißesten wurde aber über die Reifen diskutiert, die auf dem Hungaroring nicht lange durchhielten.

Von: **Tobias Grüner**

So richtig will dieses Jahr in der Formel 3 keine Spannung aufkommen. Spitzenreiter Gabriel Bortoleto hat zwar seit Melbourne keinen Sieg mehr gefeiert, doch weil der Brasilianer immer konstant punktet, setzte er sich an der Spitze der Fahrerwertung entspannt ab. Auch in Budapest kristallisierte sich noch kein ernsthafter Verfolger heraus. Josep María Martí, der vor dem Ungarn-Trip auf Rang 2 lag, konnte sein Konto lediglich mit acht weiteren Punkten füllen. Nach der Nullnummer in Silverstone glänzte dafür mal wieder Zak O'Sullivan. Der Williams-Junior raste in der Freitags-Quali mit satten vier Zehntel Vorsprung zur Pole-Position.

Bortoleto beendete die Zeitenjagd als Schwächster aus dem Trident-Trio nur auf Rang 9, was ihm aber beim Sprint am Samstag mit umgekehrter Startreihenfolge eine gute Ausgangsposition einbrachte. Hier fand sich Gabriele Mini nach einem ebenfalls verpatzten Qualifying auf der Pole-Position wieder. Die Führung musste der Franzose aber schon kurz nach dem Start an Jenzer-Pilot Nikita Bedrin abgeben. Der Konter ließ aber nur acht Runden auf sich warten, dann war die alte Reihenfolge an der Spitze wieder hergestellt. Mit stark abbauenden Reifen musste sich Bedrin in der allerletzten Kurve dann auch noch Bortoleto geschlagen geben. Der dritte Platz für den Nachwuchsfahrer aus dem PHM-Kader war trotzdem eine kleine Sensation. Nicht so gut lief es für Quali-Sieger O'Sullivan. Der Brite hatte sich beim Kampf um Rang 8 gegen Nikola Tsolov den Frontflügel beschädigt und ging leer aus.

Start-Ziel-Sieg am Sonntag

Dafür schlug die Stunde des Williams-Juniors dann am Sonntag. Beim Hauptrennen, das wegen des übermäßigen Reifenverschleißes um fünf Runden reduziert wurde, erwischte der Pole-Sitter den besten Start und managte anschließend an der Spitze clever das Tempo. Teamkollege Dino Beganovic konnte nie eine Attacke starten und wurde Zweiter. Luca Fornaroli, der von Rang 3 gestartet war, kämpfte mit den Reifen und wurde bis auf Platz 9 durchgereicht. Franco Colapinto übernahm den letzten Podiumsplatz.

Nach seinem Silverstone-Sieg sammelte Oliver Goethe mit den Plätzen 5 und 4 erneut ordentlich Punkte. Für den Schweizer Gregoire Saucy gab es für Rang 8 im Sprint dagegen nur zwei Zähler. Sophia Flörsch ging nach einem schwachen Qualifying wieder einmal leer aus. ■

ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Gabriele Mini	33.38,243 min
2.	Gabriel Bortoleto	+ 4,292 s
3.	Nikita Bedrin	+ 4,961 s
4.	Paul Aron	+ 5,105 s
5.	Oliver Goethe	+ 8,239 s
6.	Christian Mansell	+ 8,862 s
7.	Franco Colapinto	+ 9,942 s
8.	Jonny Edgar	+ 10,194 s
9.	Gregoire Saucy	+ 10,367 s
10.	Dino Beganovic	+ 11,087 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Zak O'Sullivan	31.27,598 min
2.	Dino Beganovic	+ 2,320 s
3.	Franco Colapinto	+ 6,471 s
4.	Oliver Goethe	+ 13,276 s
5.	Paul Aron	+ 19,068 s
6.	Josep María Martí	+ 20,272 s
7.	Gabriel Bortoleto	+ 27,734 s
8.	Jonny Edgar	+ 27,844 s
9.	Leonardo Fornaroli	+ 29,855 s
10.	Mari Boya	+ 30,585 s

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Gabriel Bortoleto	144
2.	Zak O'Sullivan	101
3.	Josep María Martí	100
4.	Paul Aron	94
5.	Dino Beganovic	94

XPB

Nach seinem Quali-Patzer glänzte Mini nur im Sprint

XPB

Auch ohne Siege sammelt Bortoleto immer viele Punkte

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sheriff im Corn County: Josef Newgarden gewann zum sechsten Mal auf dem Iowa Speedway

INDYCAR

Maishäcksler

Mit einem ungefährdeten Iowa-Doppelsieg hat sich Josef Newgarden (Team Penske) in den Meisterschaftskampf zurückgebissen. Tabellenführer Álex Palou (Chip Ganassi Racing) haderte zwar wie erwartet, sammelte aber wertvolle Zähler.

Von: **Philipp Körner**

Wirklich glücklich war Josef Newgarden am Samstag nicht. Kurz nach der Zielankunft echauffierte sich der Indy-500-Triumphator bei seinem zweitplatzierten Penske-Kollegen und Kumpel Scott McLaughlin über die aggressive Gegenwehr im Verkehr. Der für einen häufig verbissenen Perfektionismus bekannte Racer aus Tennessee erklärte später seinen begrenzten Jubel: „Ich weiß, dass es in der IndyCar erlaubt ist, dem Führenden das Überrunden so schwer wie möglich zu machen. Das ist jedoch echt frustrierend, und es ist so schlimm wie nie zuvor.“ Zum Abschluss gab es noch einen wenig freundlichen Gruß an die Konkurrenz: „Wenn die es so darauf anlegt, werde ich morgen noch besser sein. Und wer es übertreibt, der wird in der Streckenbegrenzung landen.“

Ein weiterer Auslöser für die markigen Worte war das – für seine Ansprüche – unzureichende Qualifying auf dem Shorttrack, welches über beide Startplätze entschied. Am Samstag ging Newgarden hinter seinen Teamkollegen Will Power und Scott McLaughlin auf dem dritten Rang ins Rennen. Für den Sonntag stand am Ende nur die siebte Position. „Unser Auto kam perfekt abgestimmt aus dem Lkw, und ich habe es zum wiederholten Male in der Quali verhauen. Ich war so sauer auf mich selbst.“

Besänftigte Iowa-Urgewalt

Im ersten Rennen brauchte Josef Newgarden eineinhalb Stints, um das Setup wieder in die richtigen Bahnen zu lenken. Nach ordentlich Widerstand des Doppel-Pole-Setters Will Power übernahm Newgarden in der 121. von 250 Runden mit Nachdruck die Führung. Auch wegen einer günstig gelegenen, einzigen Neutralisierung nach einem Mauerkontakt von RLL-Fahrer Graham Rahal konnte der Penske-Pilot durchmarschieren. Hinter McLaughlin komplettierte Patricio O’Ward (McLaren) das Auftaktpodium. Álex Palou lief auf dem achten Rang ein und gab sich zufrieden. Denn müsste man nach einer Schwäche des Spaniers suchen, wären es kleinere Ovale.

Trotz des schlechteren Startplatzes machte Josef Newgarden am Sonntag noch kürzeren Prozess. Bei derselben Distanz reichten diesmal 31 Runden für den Sprung an die Spitze. Auch die dreifache Menge an Cautions konnte den Spezialisten auf dem von Mais eingerahmten Oval nicht ärgern – obwohl die letzte Gelbphase kurz vor Ende das Feld zusammenstauchte und damit Will Power heranschob. Vielleicht mit der Meisterschaftssituation von Newgarden im Kopf akzeptierte Power nach einem harten Manöver gegen Felix Rosenqvist (McLaren) P2. In dem Chaos schob sich Palou noch auf den dritten Rang und erlaubte sich bei den Podiumsfeierlichkeiten ein paar Psychospielchen mit Gegner Newgarden. Auch wenn dieser durch den starken Sonntag des Spaniers nicht so viel aufholen konnte wie geplant, war er nun deutlich glücklicher. Der erste „Doppelsieger“ seit Graham Rahal in Detroit 2017 resümierte: „Heute waren die Temperaturen etwas höher. Wir haben diesbezüglich von unserem guten Basis-Setup profitiert. Da ich mit dem zweiten Erfolg meinen Job nun endgültig erledigt habe, darf ich mich über beide Tage freuen.“ Und glücklicherweise sollte er dafür niemanden abräumen. ■

INDYCAR, IOWA

Rennen 1, 22. Juli 2023

1.	Josef Newgarden	1:33.40,4758 h
2.	Scott McLaughlin	+ 3,3755 s
3.	Patricio O’Ward	+ 9,6072 s
4.	Marcus Ericsson	+ 14,6385s
5.	Will Power	+ 22,4025 s
6.	Scott Dixon	+ 1 Runde
7.	Kyle Kirkwood	+ 1 Runde
8.	Álex Palou	+ 1 Runde
9.	Takuma Sato	+ 1 Runde
10.	Alexander Rossi	+ 1 Runde

Rennen 2, 23. Juli 2023

1.	Josef Newgarden	1:40.25,7356 h
2.	Will Power	+ 0,7050 s
3.	Álex Palou	+ 2,6864 s
4.	Felix Rosenqvist	+ 4,1167 s
5.	Scott McLaughlin	+ 7,8891 s
6.	Scott Dixon	+ 1 Runde
7.	Colton Herta	+ 1 Runde
8.	David Malukas	+ 1 Runde
9.	Marcus Ericsson	+ 1 Runde
10.	Patricio O’Ward	+ 1 Runde

FAHRERWERTUNG

1.	Álex Palou	477 Punkte
2.	Josef Newgarden	397
3.	Scott Dixon	357
4.	Marcus Ericsson	330
5.	Scott McLaughlin	329

INDYCAR

Make or break: Newgarden musste den Abstand auf Palou deutlich verringern

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

FERRARI

Triumph in Le Mans: Ferrari holte beim Debüt des 499P den zehnten Sieg – den ersten nach 58 Jahren

FERRARI

Technikchef Ferdinando Cannizzo über den Ferrari-Sieg in Le Mans, die Probleme im Rennen, die lange Vorbereitungsphase und warum der umstrittene Ferrari-Mittelflügel kein Vorteil sein soll.

Von: **Marcus Schurig**

Sie waren als Technikchef für die Entwicklung des Prototyps 499P zuständig. Wie haben Sie es geschafft, beim Debüt in Le Mans zu siegen?
Viele Faktoren haben das ermöglicht: Unser Programm war technisch gut geplant und lag immer im Zeitrahmen, das waren die wichtigsten Faktoren. Wenn Probleme bei technischen Baugruppen auftauchen, kann man den Zeitplan nicht einhalten, dann kann man nicht testen – und am Ende auch nicht gewinnen.

Außerdem haben Sie von Anfang an mit zwei Wagen testen können …
Das war ein zentraler Eckpfeiler unserer Planung, denn erstens kann man das Testprogramm splitten, was Zeit spart. Und wenn man zweitens ein Problem an einem Auto hat, kann man trotzdem weiter testen. Mit zwei Testautos hört man nie auf zu testen. Dazu kommt der Vorteil, dass man sehr früh die operativen Abläufe bei den beiden Fahrzeug-Crews optimieren kann.

Der Speed war beim WM-Debüt in Sebring schon erkennbar, wo Ferrari gleich die Pole-Position holen konnte?
Es war immer unser Plan, gleich beim Debüt wettbewerbsfähig zu sein. Die Pole-Position in Sebring war die Bestätigung für unsere gute Vorbereitung. Trotzdem reisten wir demütig nach Florida, denn unsere Gegner hatten viel mehr Erfahrung, und es gibt keine Abkürzungen, um dieses Defizit wettzumachen.

Zum Lernen gehören auch Fehler wie bei der Strategie?
Wir hatten damit gerechnet, Fehler zu machen, aber das Wichtige ist, dass man aus Fehlern lernt. In Sebring und Spa wählten wir die falsche Strategie im Rennen, dafür hatten wir in Le Mans immer die richtige Antwort, auch bei kniffligen Situationen wie bei wechselhaften Bedingungen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Ein zusätzlicher Flügel verbessert nicht den Topspeed“

Toyota gewann alle Rennen vor Le Mans, auch weil man den besseren Reifenverschleiß hatte. Machte Ihnen das Sorge vor Le Mans?
Das hatten wir erwartet, Toyota hat einen unglaublichen Erfahrungsvorsprung, auch wenn die Reifenspezifikationen 2023 für alle Hypercar-Teams neu waren. Andererseits ist der Reifenverschleiß in Le Mans nicht so furchtbar kritisch, weil die Oberfläche sehr weich und eben ist. Wir wussten, dass wir in Le Mans Triple Stints mit guter Laptime-Performance schaffen würden.

Das Ferrari-Team arbeitete in Le Mans sehr solide und ohne große Fehler, korrekt?
Das sehe ich auch so, wir haben das Gelernte gut umgesetzt, aber das war eigentlich keine große Überraschung, denn wir haben auch in den ersten Rennen alles gezeigt und gegeben und dabei nie Performance zurückgehalten. Wir wollten wissen, wo wir stehen. In Spa haben wir zum Beispiel extrem attackiert, um den dritten Platz zu holen, da haben wir wirklich alles auf den Tisch gelegt, was wir hatten.

Ferrari ist eine legendäre Automarke. Wie groß war der Druck, als Sie nach Le Mans kamen?
Um ganz ehrlich zu sein: Es gab überhaupt keinen Druck! Wir hatten eine exzellente Testphase und gute Rennen zum Auftakt. Es ging darum, den Speed des Autos zu exekutieren und operativ sowie aufseiten der Fahrer keine Fehler zu machen. Für ein gutes Resultat muss alles ganz natürlich zusammenkommen – das war bei uns in Le Mans der Fall.

In der zweiten Rennhälfte hatte man den Eindruck, dass Ferrari im Vergleich zu Toyota einen Puffer hatte. Stimmt das?
Das sehe ich nicht so. Le Mans 2023 war ein schnelles Rennen, von Toyota und uns, besonders in der zweiten Rennhälfte. Wir haben uns gegenseitig belauert und auf Fehler gewartet, was natürlich auch bedeutet, dass man versucht, das Auto nicht in Rennstunde 17 zu zerstören. Denn zuerst einmal muss man ankommen, um überhaupt siegen zu können.

Sie hatten beim Siegerauto zweimal Probleme in der Box. Was lief da schief?
Wir haben das Problem immer noch nicht zu 100 Prozent verstanden. Wir hatten wohl einen Spannungsabfall im Hochvolt-Umfeld der Hybridkomponenten, weshalb die Probleme beim Starten in der Box auftauchten. Daher mussten die Fahrer einen kompletten Neustart des Systems durchführen, was beim zweiten Vorfall ziemlich lange dauerte.

„Im Prototypensport kann man nicht einfach neue Teile bauen, um ein Problem zu lösen – das ist der größte Unterschied im Vergleich zur Formel 1.“

Ferrari-Technikchef Cannizzo

Da waren noch 23 Minuten zu fahren. Was ging Ihnen da durch den Kopf?
Das war ein sehr intensiver Moment, besonders für die beteiligten Ingenieure und Fahrer, die das Problem lösen mussten. Ich war eher ein unschuldiger Beisteher, aber alle waren natürlich auch wegen der Müdigkeit extrem angespannt. Ich erinnere mich, dass ich sehr, sehr glücklich war, als die Scheinwerfer des Autos wieder aufleuchteten. Denn das bedeutete, dass die Nummer 51 lebt. Da fiel mir ein Stein vom Herzen!

Abgesehen von den Zeitverlusten in der Box und einem Ausrutscher ins Kiesbett gab es keine Probleme beim Siegerauto, korrekt?
Wir hatten ansonsten null Komma null Probleme am Siegerauto, worauf wir sehr stolz sind, außerdem war das ein Schlüssel zum Sieg. Wie Sie erwähnten, musste Alessandro Pier Guidi zur Rennmitte einem Unfall, der direkt vor ihm geschah, ausweichen, weshalb er im Kiesbett landete. Wir hatten in Le Mans eine makellose Zuverlässigkeit. Der Zeitverzug beim Schwesterauto mit der Nummer 50 war einem Stein geschuldet, der den Kühler fürs Hybridsystem zerschlug. Das Auto verlor das gesamte Kühlwasser, weshalb wir reinkommen mussten, um das Kühlerpaket zu tauschen, was uns sechs Runden Zeitverzug kostete. Aber das war Pech – und kein Zuverlässigkeitsproblem.

Im Umkehrschluss: Hätte Toyota-Schlussfahrer Ryo Hirakawa nicht gepatzt, so hätte Toyota gewonnen?
Sehr wahrscheinlich ja. Das war ein enges und sehr hartes Rennen, das lange auf des Messers Schneide stand.

Die Rennanalyse zeigte, dass Porsche beim Speed in Le Mans die dritte Kraft war. Eine Überraschung für Sie?
Nein, überhaupt nicht, wir hatten von Porsche eine sehr gute Pace erwartet.

Es war auffällig, dass Ferrari einen guten Topspeed hatte. Wie ist das zu erklären? Hat das mit dem Mittelflügel am Heck zu tun?
Nein, sicher nicht, denn das wäre das erste Mal in der Motorsport-Geschichte, dass ein zusätzlicher Flügel den Topspeed verbessert, in der Regel ist das Gegenteil der Fall. Zudem liegen alle Hypercars in einem klar definierten Aero-Fenster, was Luftwiderstand und Abtrieb betrifft. Unser Mittelflügel ist primär ein Design-Element, und wir müssen ja trotzdem die Aero-Vorgaben des Reglements erfüllen. Was ich sagen kann: Wir haben die ganze Woche in Le Mans sehr hart und aggressiv an unserem Topspeed gearbeitet, ebenso beim dritten WM-Lauf in Spa. Wenn man sich die Analyse aus Le Mans genau anschaut, wird man feststellen, dass wir sicher nicht das beste Auto in den kurvenreichen Highspeed-Zonen wie zum Beispiel in den Porsche-Kurven hatten. Wir hätten dort schneller sein können, aber wir haben den Fokus bewusst auf einen guten Topspeed gelegt. Unser Vorteil auf den Geraden war am Ende marginal. Und wer das Rennen gesehen hat, der weiß, dass die meisten Überholmanöver zwischen den Hypercar-Herstellern aufgrund unterschiedlicher Reifenstrategien zustande kamen: Wer den frischeren Reifen hatte, der konnte auch überholen – das hatte nur sehr wenig mit dem Topspeed zu tun.

Einige Hypercar-Teams klagen darüber, dass sie kaum Spielraum bei der Abstimmung haben wegen der engen Homologationsfenster. Ihre Meinung?
Es ist, was es ist. Die Regelgeber machen die Regeln, und wir müssen uns daran halten. Wenn wir nur marginale Spielräume zum Beispiel beim Aero-Setup haben, dann ist das so. In diesem Fall ist die Kreativität der Ingenieure gefordert, innerhalb der Regeln Lösungen zu finden.

Was meinen Sie damit?
Wir haben einige F1-Ingenieure im Team, und das Erste, was ich ihnen erkläre, ist, dass sie im Gegensatz zur Formel 1 im Langstreckensport nicht einfach neue Teile konstruieren können, um ein Problem zu lösen. Denn die Autos sind laut WM-Reglement über die Homologation technisch eingefroren – das ist ein fundamentaler Unterschied. Im Prinzip ist es das Gleiche wie in der GTE-Klasse: Dort konnten wir die Rundenzeiten in Le Mans über mehrere Jahre hinweg verbessern, obwohl die Autos technisch völlig identisch waren – und wir reden hier von mehreren Sekunden pro Runde! Okay, die Reifenentwicklung hatte hier auch einen Anteil, aber generell haben wir in der GTE-Klasse in diesem Punkt sehr viel gelernt. Wenn du gewinnen willst, musst du das Auto permanent weiter verbessern im Rahmen der Regeln! In der Hypercar-Topklasse ist es genauso. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Doppelerfolg für Aston

Das erste GT-exklusive Rennen der IMSA-Saison im Lime Rock Park war ein Schaulaufen für die Aston-Mannschaft Heart of Racing. In der GTD-Pro-Klasse dominierte sie von Anfang bis Ende, in der GTD-Division belohnte sie sich für einen strategisch smart aufgezogenen Auftritt.

Von: **Philipp Körner**

IMSA

Im Lime Rock Park kann die Pole-Position die halbe Miete sein. Heart of Racing überwies auch Teil 2 fristgerecht

Manchmal kommt einfach alles zusammen. Ausgerechnet am 50. Geburtstag des Teambosses Ian James feierte die international aktive Aston-Truppe von Heart of Racing ihren nominell größten Erfolg: Einen Gesamtsieg in der IMSA. Natürlich brauchte es dafür das mittlerweile traditionelle Aussetzen der Prototypen im Lime Rock Park. Doch angesichts der Pro-Konkurrenz von Corvette Racing (#3 C8.R; García/Taylor), Pfaff Motorsports (#9 Porsche 911 GT3 R; Pilet/Bachler), Vasser Sullivan (#14 Lexus RC F; Hawksworth/Barnicoat) und WeatherTech Racing (#79 Mercedes-AMG GT3; Gounon/Juncadella) war die Gegenwehr gigantisch.

Den für diesen Erfolg wohl entscheidenden Schritt machte Heart of Racing bereits in der Qualifikation: Ross Gunn sicherte sich mit einer GT3-Rekordrunde die Pole-Position. Jack Hawksworth im Lexus und Antonio García in der Corvette komplettierten die Top 3. Der nach dem derben Unfall in Mosport komplett neue Pro-Aston (#23) übertrug seinen Speed auf die Startphase am Samstag und hielt sich damit vom engen Racing hinter ihm fern. Das Geburtstagskind Ian James schwärmte über das neue Chassis: „Das Auto war noch nie im Einsatz und funktionierte tadellos."

Frühe Boxenstopps an der Spitze und eine erste Neutralisierung nach etwas weniger als 40 Minuten mischten das Feld durch. Im Zuge einer Strafe für ein mitgerissenes Teil der Tankanlage fiel der WeatherTech-Mercedes früh aus der Entscheidung. Ross Gunn gab auch im zweiten Renndrittel die Pace vor und durfte parallel verfolgen, wie sich die Rivalen hinter ihm eng stauten.

> „Dieser Sieg ist unfassbar wichtig. Wir mussten lange auf ein derart sauberes Rennen hinarbeiten. Nach einem bisher harten Jahr ist endlich alles zusammengekommen."
>
> Ross Gunn, Heart of Racing

Wenige Minuten vor dem Start der finalen Rennstunde des 2:40h-Laufs nahm eine zweite Caution jegliche Taktik-Spannung aus dem siebten Lauf. Wieder war ein GTD-Auto mit ordentlich Schrott gestrandet. Alex Riberas brachte den Heart-of-Racing-Aston schlussendlich souverän, aber mit stark dezimiertem Vorsprung ins Ziel. Ben Barnicoat lief im #14-Lexus knapp dahinter ein. Die Vorjahressieger von Pfaff Motorsports mussten sich mit dem dritten Rang zufriedengeben. Ross Gunn sagte zum versöhnenden Erfolg: „Dieser Sieg ist unfassbar wichtig. Wir mussten lange auf ein derart sauberes Rennen hinarbeiten." Riberas ergänzte: „Am Ende drehte sich alles um die Reifen. Unser im Vergleich besseres Reifenmanagement brachte uns den ersten Saisonsieg." In der Meisterschaft liegt man allerdings weit hinter dem dominierenden Vasser-Sullivan-Lexus.

Von Rang 4 zum Sieg

Der parallele Heart-of-Racing-Triumph in der GTD benötigte ebenfalls ein feines Reifen-Gespür. Ausschlaggebend war davor eine richtige Taktik gepaart mit Pech der Rivalen in der Meisterschaft. Nachdem das Duo De Angelis/Sørensen (#27) von Platz 4 gestartet war, sprang es beim Start und durch den ersten Stopp an die Spitze. Der in der GTD-Wertung weiter führende Paul-Miller-BMW hatte sich früh eine Strafe in der Boxengasse eingefangen. Der GTD-Vasser-Sullivan-Lexus musste wegen eines verstopften Kühlers einen Extra-Service einlegen. Heart of Racing bejubelte damit „Big Points".

Der nächste Lauf mit allen Klassen findet am 6. August auf dem Traditionskurs Road America statt. Am 27. August lädt der auf eine andere Art anspruchsvolle Virginia International Raceway zur zweiten GT-exklusiven Rennschlacht der Saison. ■

IMSA-MEISTERSCHAFT

SIEBTER SAISONLAUF: LIME ROCK (CONNECTICUT)

Länge der Strecke: 2,372 km; **Renndistanz:** 168 Runden = 398,525 km; **Pole-Positions: GTD-Pro:** Ross Gunn, Heart of Racing-Aston (#23), 50,593 s; **GTD:** Mike Skeen, Korthoff-Mercedes (#32), 51,157 s; **Schnellste Runden: GTD-Pro:** Alex Riberas (#23), 51,725 s; **GTD:** Julien Andlauer (#92), 51,629 s

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückst.
1.	GTD-Pr	#23	Gunn/Riberas	Heart Racing-Aston Martin	2:40.25,371 h
2.	GTD-Pr	#14	Hawksworth/Barnicoat	Vasser Sullivan-Lexus RC F	+ 0,336 s
3.	GTD-Pr	#9	Pilet/Bachler	Pfaff-Porsche 911 GT3 R	+ 0,859 s
4.	GTD-Pr	#3	García/Taylor	Corvette Racing-C8.R GTD	+ 1,138 s
5.	GTD	#27	De Angelis/Sørensen	Heart Racing-Aston Martin	+ 14,443 s
6.	GTD	#92	Udell/Andlauer	Kellymoss-Porsche 911 GT3 R	+ 14,998 s
7.	GTD	#77	Brynjolfsson/Hindman	Wright-Porsche 911 GT3 R	+ 15,451 s
8.	GTD	#96	Gallagher/Foley	Turner-BMW M4 GT3	+ 17,228 s
9.	GTD	#78	Goikhberg/Spinelli	Forte Racing-Lamborghini	+ 19,880 s
10.	GTD	#66	Monk/Legge	Gradient-Acura NSX	+ 25,336 s
11.	GTD	#80	Hyett/Priaulx	AO Racing-Porsche 911 GT3 R	+ 25,893 s
12.	GTD-Pr	#79	Gounon/Juncadella	WeatherTech-Mercedes	+ 26,841 s
13.	GTD	#1	Snow/Sellers	Paul Miller-BMW M4 GT3	+ 30,943 s
14.	GTD	#57	Ward/Ellis	Winward-Mercedes	+ 37,213 s
15.	GTD	#32	Skeen/Grenier	Korthoff-Mercedes	+ 38,011 s

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sportwagen-WM (WEC): Glickenhaus – ohne Sponsorengeld keine Zukunft

Glickenhaus vor dem Aus?

Das sympathische Hypercar-Privatteam von Jim Glickenhaus steht trotz hervorragender Resultate vor dem Aus: Die Frachtcontainer für den fünften WM-Lauf in Fuji verließen den Hafen letzte Woche ohne den Glickenhaus-Rennwagen 007 LMH. Der Anfang vom Ende?

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Seit jeher sind die privaten Teams das Rückgrat im Langstreckensport – das gilt normalerweise auch für die Topklasse. Doch was passiert, wenn alle großen Hersteller mit eigenen Werksteams zeitgleich nach Le Mans kommen? „In der gegenwärtigen Konstellation ist es für uns fast unmöglich, Sponsoren für unser privates Hypercar-Projekt zu finden", erklärte Teamchef Glickenhaus bereits in Le Mans. Mitte Juni machte er eine Teilnahme an den letzten zwei WM-Läufen in Japan und Bahrain davon abhängig, ob sein Team Sponsoren finden kann.

Bei der Veröffentlichung der Nennliste für Fuji fehlte jetzt der Name Glickenhaus, und auch ein Start in Bahrain wird immer unwahrscheinlicher: „Ohne Sponsoren können wir die dringend notwendigen Technik-Upgrades nicht umsetzen", so Glickenhaus. „Wir werden nicht aufgeben, aber wir benötigen Sponsoren. Wenn wir für 2023 keine Sponsoren finden, dann ist es unwahrscheinlich, dass wir welche für 2024 finden – und in diesem Fall müssen wir unser Hypercar-Projekt stoppen." Jim Glickenhaus macht klar, dass er nicht als „Kanonenfutter" für die Werke mitfahren will (siehe Kommentar Seite 3). Ein neuer Unterboden wurde bereits designt, dazu müsste die Effizienz des Motors verbessert werden. Ohne diese Upgrades macht eine Fortsetzung keinen Sinn – trotz guter Resultate. In Le Mans belegten die Glickenhaus-Autos die Plätze 6 und 7 – gegen fünf Werksteams, wobei man obendrein auch noch Porsche und Peugeot schlug.

MOTORSPORT IMAGES

Glickenhaus: 100 Prozent Ankunftsquote in Le Mans – aber keine Sponsoren

Angeblich steckt Glickenhaus pro Jahr 8 Millionen Euro in das Hypercar-Projekt – von seinem eigenen Geld. Die Automanufaktur Scuderia Cameron Glickenhaus finanziert das WEC-Projekt nicht mehr, da man sich auf den Launch des Straßenautos SCG04 konzentriert. Glickenhaus will daher eine Rückkehr zum 24h-Rennen am Nürburgring für 2024 nicht ausschließen: „Das wäre deutlich billiger als das Le-Mans-Projekt." ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

LAMBO: OHNE KUNDEN-LMDh

Lamborghini-Sportchef Giorgio Sanna hat am Rande der Präsentation des LMDh-Rennwagens für die IMSA-Serie und die Sportwagen-WM in Goodwood die Hoffnungen auf mögliche Kundenautos gedämpft. „Unsere Sportabteilung Squadra Corse verfügt aktuell nicht über die notwendige Infrastruktur und Kapazität, um Kunden in diesem technisch anspruchsvollen Segment zu unterstützen." Damit ist Iron Lynx als einziges Einsatzteam des Top-Lambos gesetzt. Das italienische Team setzt 2023 einen SC63 in der Sportwagen-WM ein, dazu ein weiteres Auto im Endurance Cup der IMSA-Serie, der 2024 fünf Rennen umfassen wird. In Le Mans wollen Iron Lynx und Lamborghini dann mit zwei Autos antreten.

PENSKE: WEC-INDY MÖGLICH

Beim 6h-Rennen der Sportwagen-Weltmeisterschaft in Monza bestätigte Porsche-Teamchef Roger Penske Pläne, im übernächsten Jahr einen Doubleheader von IMSA und WEC in Indianapolis auszurichten. Penske gehört der Indianapolis Motor Speedway, laut ihm scheiterte ein WEC-Start in Indianapolis 2024 nur an nicht lösbaren Terminkonflikten. „Ich würde aber im übernächsten Jahr sehr gerne ein Rennwochenende mit beiden Serien in Indianapolis abhalten", so Penske in Monza. Motorsport aktuell hatte bereits im Juni gemeldet, dass der geplante WM-Lauf in Austin am 1. September 2024 nur eine One-off-Veranstaltung sein wird, obwohl der Vertrag mit Austin eine Option für 2025 enthält. Die IMSA-Serie richtet 2023 erstmals wieder ein 2:40 Stunden langes Rennen in Indianapolis aus.

BUCH: PORSCHE IN LE MANS

Die Sportwagenmarke Porsche feiert 2023 ihr 75-jähriges Firmenjubiläum. Seit 1951 stehen beim größten Langstreckenrennen der Welt, dem 24h-Rennen in Le Mans, Porsche-Rennwagen am Start. Gleich beim ersten Auftritt mit dem 356 SL Aluminium Coupé holte Porsche vor 72 Jahren den Klassensieg. Der Rest ist, wie man so schön sagt, Geschichte: 1970 folgte der erste Gesamtsieg mit dem Porsche 917, dem mittlerweile 18 weitere Siege folgten. Porsche-Spezialist Wilfried Müller hat die 72-jährige Geschichte in seinem Buch „Porsche at Le Mans – Die Erfolgsgeschichte von Porsche in Le Mans" aufbereitet. Das auf 963 Exemplare limitierte und 708 Seiten starke Fachbuch ist bei McKlein Publishing (www.racingwebshop.de) zu beziehen.

MCKLEIN-PUBLISHING

WEC: LM-RESULTAT STEHT

Erst letzte Woche hat der Le-Mans-Veranstalter ACO das Resultat des 24h-Rennens bestätigt. Nach dem Rennen hatte der ACO Bauteile von fünf Wagen aus der Hypercar-Topklasse für eine Überprüfung einbehalten, dazu wurden das Steuergerät sowie der Kabelbaum und weitere elektronische Komponenten des siegreichen LMP2-Teams Euro Interpol Competition eingezogen. In einem technischen Bulletin hat der ACO mitgeteilt, dass es keine Beanstandungen gab und damit das Ergebnis offiziell ist. Die ungewöhnlich lange Überprüfung hatte vor allem mit dem LMP2-Sieger zu tun: die Datenanalysen hatten ergeben, dass die Beschleunigung aus den Schikanen viel besser war als bei der Konkurrenz, obendrein hatte Euro Interpol einen besseren Verbrauch. Doch bei der Nachuntersuchung wurde nichts gefunden, was den Anfangsverdacht bestätigt hätte.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Wellness-Wochene

Kalle Rovanperä genoss seine Lieblings-Rallye in vollen Zügen und reist mit Maximal-Punktzahl nach Finnland, auch weil Favorit Ott Tänak sein Heimspiel schon vor der ersten Prüfung verlor. Hyundai verlor die Rallye, gewann aber gute Laune.

Von: **Markus Stier**

Er hätte eigentlich mal wieder keine Chance haben dürfen, der Weltmeister. Auch wenn ihm schnelle Schotterstrecken seit jeher liegen, als Tabellenführer und damit vorderster Straßenfeger in der Startreihenfolge hätte Kalle Rovanperä zumindest am ersten Tag ein Zeitpäckchen aufgeladen bekommen müssen, an dem er in den weiteren Etappen durchaus schwer zu tragen gehabt hätte. Eigentlich.

Tatsächlich verlor der Kenia-Sieger am Freitag insgesamt 22 Sekunden auf Favorit Ott Tänak, holte sich aber schon nach der Mittagspause jener ersten Etappe mit zwei Bestzeiten neun Sekunden zurück. Die Rechnung ist reine Spielerei, denn statt des Titelverteidigers war es der schnellste Mann des Baltikums, der eine nicht abzuzahlende Hypothek mit sich herumschleppte.

Es lief weitgehend nach Plan, als Tänak bei der heimischen Louna Eesti Rally dem ins Hyundai-Werksteam zurückgekehrten Teemu Suninen nicht den Hauch einer Chance ließ, weil er sämtliche Bestzeiten fuhr. Es lief weiter nach Plan, als er den Weltklasse-Kollegen beim Shakedown zum estnischen WM-Lauf aus dem Stand eine Bestzeit vor den Latz knallte, um das Revier zu markieren, aber dann war die Herrlichkeit schlagartig vorbei, denn sein Puma lahmte nicht nur, er war todkrank.

Bittere fünf Minuten

Ein ernsthafter Motorschaden stoppte die Fahrt. Das M-Sport-Team musste den Vierzylinder wechseln, was gemäß FIA-Statut fünf Minuten Strafe mit sich bringt, denn ein Motorwechsel pro Auto und Saison ist zwar zwischen den Rallyes gestattet, nach der technischen Abnahme aber nicht mehr sanktionsfrei. Es war der bisher härteste von vielen Schlägen für die Truppe von Malcolm Wilson, denn nirgends waren nach dem noch etwas überraschenden Schweden-Erfolg die Chancen größer als in Estland. Das Debakel kommt auch deshalb zur Unzeit, weil Teamchef Richard Millener, angesprochen auf diverse kleinere Defekte der laufenden Saison, seinem Ärger über die anhaltende Zuverlässigkeitsdebatte Luft gemacht hatte. Die Motorpanne ließ sich nicht wegdiskutieren, kleinlaut räumte Millener ein: „Die Regeln sind die Regeln, da kann man nicht viel machen. Wir müssen uns bei den Fans entschuldigen, die ei-

> Zum ersten Mal seit vier Jahren gab es in der Topkategorie keinen einzigen Ausfall. Aber es waren auch nur acht Autos am Start – Minusrekord in der Rally1-Ära

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MCKLEIN

Kalle Rovanperä flog dem gesamten Feld davon und machte einen Riesensprung in Richtung Titelverteidigung

gens gekommen sind, um Ott zu unterstützen."

Nicht, dass man nicht einen Versuch gemacht hätte, das Handicap loszuwerden. FIA-Rallyedirektor Andrew Wheatley höchst selbst wanderte zu Hyundai und Toyota, um deren Teamchefs weichzuklopfen, ihre Protagonisten möchten doch aus Solidarität freiwillig allesamt fünf Minuten vorstempeln, um für Chancengleichheit zu sorgen. Es kann natürlich reiner Zufall sein, aber Wheatley war vor seinem Wechsel zur FIA lange Jahre bei M-Sport angestellt. Nicht, dass es solche Solidaritätsadressen im Rallyesport nicht gäbe. Als Craig Breen im April starb, entschied Toyota spontan, ebenfalls ohne drittes Auto in der Markenwertung anzutreten, um keinen Vorteil aus der Tragödie zu ziehen. M-Sport hat mangels Masse ja ohnehin nur zwei Werksautos am Start.

Doch in diesem Fall ließen die Oberen bei Toyota und Hyundai Wheatley geschlossen abblitzen mit dem Hinweis, man fahre hier um eine Weltmeisterschaft. Das Missgeschick war zudem kein Schicksalsschlag, sondern ein hausgemachtes Technikproblem. Tatsächlich wäre es Hyundai-Teamchef Cyril Abiteboul schwergefallen, dem Vorstand klarzumachen, nach nur einem Sieg in sieben Rallyes die Chance auf einen zweiten schon vor dem Start herzuschenken, um sich beim Schaulaufen des estnischen Ex-Weltmeisters bei dessen Heimspiel vorführen zu lassen. Für Toyota-Teamchef Jari-Matti Latvala wäre die Sache noch heikler gewesen, in Tartu stattete erstmals der neue Toyota-Präsident Koji Sato dem WM-Team einen Besuch ab. Der Nachfolger des rallyebegeisterten Akio Toyoda wollte nach der Schlappe gegen Ferrari in Le Mans zum Rallye-Einstand natürlich einen Sieg seiner Truppe sehen.

Es wäre durchaus schwierig geworden mit einem Tänak ohne Zeitstrafe. Der Champion von 2019 schloss die erste Etappe mit einem Rückstand von 4.47 Minuten ab. In einem Feld von 49 Teilnehmern war der Letzte des Klassements vom Donnerstag einen Tag später schon Elfter, und in einer Welt ohne Motorschäden hätte Tänak mit 13 Sekunden Vorsprung das mit acht Autos dünnste Feld in der noch kurzen Geschichte der Rally1-Ära (seit 2022) mit 13 Sekunden angeführt. Das wiederum hätte ihm den bestmöglichen Startplatz für den Samstag verschafft, womit er seinen sechs Bestzeiten auf acht Prüfungen noch weitere hätte hinzufügen und gewinnen können. Stattdessen musste sich der Mann aus Saaremaa erst einmal sammeln und neu kalibrieren. „Heute morgen hatte ich ziemlich miese Laune, aber so langsam habe ich mich an die Situation gewöhnt", gestand der am Ende Achtplatzierte Tänak am Freitagabend.

Am zweiten Tag gab's Haue

Der Führende allerdings hieß Rovanperä. Der Champion lag zwar nur mit drei Sekunden vorn, aber allen schwante, dass es ohne das Handicap, den losen Sand von der Straße fegen zu müssen, Haue geben würde. Bei programmgemäß umgedrehter Reihenfolge am Samstagmorgen eierte Tänak haltlos auf dem jungfräulich losen Geläuf herum, Rovanperä dagegen fuhr Bestzeit, der eine zweite, eine dritte und eine vierte folgte, und als der zweite Tag vorbei war, hatte er neun schnellste Zeiten in Folge gefahren. Wir dürfen an dieser Stelle spoilern: Es ging bis zum Schluss am Sonntagmittag so weiter. Teamchef Latvala, sonst vor der abschließenden Powerstage rechtschaffen nervös, verkündete grinsend: „Ich glaube, die fünf Extrapunkte will er sich auch noch holen. Kalle ist im Flow."

Der Titelverteidiger verließ Tallinn mit maximaler Punktzahl und maximal guter Laune. „Das hier ist meine absolute Lieblings-Rallye", schwärmte er, und das nicht in erster Linie, weil er aus steuerlichen Gründen vor Jahren seinen Wohnsitz nach Tallinn verlegte. „Ich liebe die Prüfungen und die Fans, die nicht nur die Esten, sondern auch mich unterstützen." Nicht zuletzt, weil sich der Nationalheld in seinen Hyundai-Jahren selbst im Weg stand, hieß der Sieger schon 2021 und 2022 Rovanperä. In Tartu feierte er vor zwei Jahren seinen ersten WM-Sieg überhaupt, der dritte Estland-Erfolg ist bereits sein zehnter WM-Sieg.

Das Geheimnis, warum er sich auf den schnelle Schotterpisten des Baltikums so wohlfühlt liegt in der Bodenbeschaffenheit. Während die finnischen Landsträßchen so hart und glattgebügelt sind, dass man manchen Schotterkilometer für asphaltiert halten kann, ist der Untergrund am östlichen Rand der Ostsee etwas weicher. Sind die Strecken beim ersten Durchgang noch tadellos eben, bilden sich gerade in den engeren Kurven Furchen, die sich zuweilen wie Eisenbahnschienen nutzen lassen, aus denen das Auto aber auch ständig herauszuspringen droht. Der finnische WM-Lauf ist eine Autobahnfahrt mit Flugeinlagen, der estnische ein Rodeoritt, und genau das kommt Rovanperä zupass, der sich mit seinen Ausnahmereflexen erst richtig wohlfühlt, wenn sich die anderen unwohl fühlen.

Und so ist es kein Wunder, dass der vermutliche Weltmeister von 2023 den Kollegen vor allem am Nachmittag davoneilte, als die Pisten tiefer und das Holpern und Auskeilen der Sportgeräte wüster wurde. Ein bei Tempo 150 bockendes Auto kann Rovanperä auch deshalb nur mäßig irritieren, weil er auf diesem Terrain aufgewachsen ist. Mit zehn gab er im von Papa Harri besorgten Toyota Starlet in Estland sein Rallye-Debüt. Von 2017 bis 2019 war er lettischer Meister. Bis er 2018 als Skoda-Werksfahrer um den WRC2-Titel fuhr, hatte er von 50 bestrittenen Veranstaltungen 32 im Baltikum bestritten.

Es ist nicht zu erwarten, dass der talentierteste Finne aller ▷

MCKLEIN

Erster Rallye-Besuch, erste Schampus-Dusche: Toyota-Chef Sato mit Halttunen und Rovanperä

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

RED BULL

Wieder eine sichere Bank: Lappi schlägt Evans und wird Dritter

MCKLEIN

Fluglotse: Neuville hatte erstmals keine Mühe, seinen Hyundai zu bändigen

Zeiten in anderthalb Wochen in seiner Heimatstadt Jyväskylä Schwäche zeigen wird. Mit Blick auf den zweiten Titel wird er trotz des für seine Landsleute wichtigen Heimsiegs nicht alles riskieren, zumal sein Vertrag zum Jahresende ausläuft. Rovanperä hat nicht ernsthaft vor, Toyota zu verlassen, aber er will zu erhöhten Bezügen weitermachen – und der Titel steigert den Marktwert. Fünf Rallyes vor Schluss 55 Punkte Vorsprung vor Teamkollege Elfyn Evans, 58 vor Thierry Neuville, das ist ein Loch, als hätte Jonas Vingegaard die Tour de France nach der Königsetappe nicht mit siebeneinhalb, sondern 27 Minuten angeführt.

Kein Bock auf Proben

Tänak als Tabellen-Vierter liegt schon 68 Punkte zurück und hat den ohnehin vagen Titeltraum längst aufgegeben. Die Option, die nationale Rallye in Tampere am kommenden Wochenende zu nutzen, lässt der Finnland-Sieger des Vorjahres auf eigenen Wunsch sausen. Nur Teamkollege Pierre-Louis Loubet wird angesichts der stramm limitierten Testtage die zusätzliche Chance zur Finnland-Vorbereitung nutzen, möglicherweise eine gute Investition der klammen M-Sport-Truppe. Von allen Stammkräften als WM-Neunter am schlechtesten platziert, zeigen die Formkurve und das Selbstvertrauen nach oben. Mit Rang 6 wiederholte Loubet sein bisher bestes Ergebnis bei der ebenfalls schnellen Schweden-Rallye, aber viel entscheidender ist, wie es zustande kam. Der Korse lieferte sich ein Sekundenduell mit Toyota-Mann Takamoto Katsuta. Der Japaner robbte sich nach knapp 15 Sekunden Rückstand am Freitag am Samstag auf rund sieben Sekunden heran. Ein ominöses Elektrikproblem, dass ihn am Samstagnachmittag kurz lahmlegte, kostete keine Zeit, weil es Beifahrer Aaron Johnston mit Bordmitteln beheben konnte.

Sowohl für den zurzeit nach seiner Form suchenden Katsuta als auch für den aufstrebenden Loubet ging es am Sonntag um mehr als Leben und Tod: nämlich die Ehre. Katsuta quetschte sich auf der vorletzten Prüfung mit einem Husarenritt, bei dem er sogar Platzhirsch Tänak zweieinhalb Sekunden einschenkte, um sechs Zehntel an Loubet vorbei auf Platz 5. „In ein paar Kurven habe ich ein bisschen übertrieben“, gestand der Korse und klemmte für die letzten knapp 19 Kilometer das Messer zwischen die Zähne.

Bei der ersten Zwischenzeit hatte Loubet zwei Zehntel abgefeilt. Bei Halbzeit war eine weitere halbe Sekunde gewonnen, Katsuta hatte noch 0,1 Sekunden auf der Habenseite. Die dritte Zwischenzeit wies 0,9 Sekunden für Loubet aus, die er auch bis ins Ziel verteidigte. Nervenstark hatte er den Spieß umgedreht und das Duell um 0,3 Sekunden gewonnen. Stolz sagte der Mann aus Bastia mit Blick auf weitere Ziele: „Letztes Jahr haben mir auf die Spitze noch sechs Zehntel pro Kilometer gefehlt, jetzt sind es nur noch drei.“ Katsuta dagegen sagt selbstkritisch: „Ich habe zurzeit den Speed nicht. Ich muss das in den Griff kriegen, sonst passiert in Finnland das Gleiche.“ Ein erstes Misstrauensvotum muss der sieben Jahre von Toyota geförderte Japaner schon hinnehmen. In Tampere starten kommende Woche nur Rovanperä und Evans, Katsutas Einsatz wurde gestrichen.

> Mit dem zehnten Sieg hat Kalle Rovanperä mit Legenden wie Richard Burns und Ari Vatanen gleichgezogen. Nur ist er erst 22.

Auch Hyundai wird in Tampere fehlen. Das Team testet lieber auf der eigenen Testpiste. Die

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Volles Haus, aber leere Punktekasse: Tänak war schnell, aber es reichte am Ende nur zu Platz 8

MCKLEIN

MCKLEIN

Starker Schlussspurt: Loubet schlägt Katsuta um drei Zehntel

MCKLEIN

Krise: Katsuta sucht nach Form

RED BULL

Endlich happy: Neuville

Alzenauer haben eine finnische Strecke als Hausstrecke nominiert, dortige Übungseinheiten fallen nicht unter die offiziellen Testrestriktionen. Abgesehen davon sind die Bleuen für ihre Verhältnisse bereits bestens sortiert. Erstmals seit Einführung des Hybrid-Reglements klagten die Fahrer nicht über ein schwieriges Handling oder ein unpassendes Setup. Auch wenn Thierry Neuville, Esapekka Lappi und Rückkehrer Teemu Suninen den Sieg Rovanperäs nicht gefährden konnten, waren sie voll des Lobes über den i20 im Allgemeinen und das Wochenende im Besonderen.

Suninen fuhr fehlerfrei, gewöhnte sich zunehmend an das Auto und steigerte sein Tempo, was Hoffnung auf seinen zweiten Auftritt in Finnland macht. Lappi hielt in einem knappen dreitägigen Gefecht im Kampf um Platz 3 Elfyn Evans im zweiten Toyota nieder, und Neuville ließ sich weder von einem am Samstag in einer Furche von der Felge gezogenen Reifen noch von einem Hybrid-Ausfall auf der abschließenden Powerstage die gute Laune verderben: „Ich bin trotzdem happy. Ich war bei diesen Rallyes noch nie sehr gut. Das gibt einen Motivationsschub."

Die Mannschaft um den neuen Technik-Chef François-Xavier Demaison hat die Fahrwerks-Kinematik und die Dämpfern leicht verändert. Die kleinen Modifikationen zeigen spürbar mehr Wirkung als ein überarbeiteter Toyota-Motor, um dessen Qualitäten die Japaner ein großes Geheimnis machen. Der in Köln entwickelte Vierzylinder soll vor allem besser auf das Hybridsystem abgestimmt sein. Der pragmatische Hyundai-Teamchef Abiteboul bilanziert angesichts von Rang 2 und 3 hinter dem außerirdischen Rovanperä: „Wir sind nicht so schnell wie Kalle, aber wir sind besser als letztes Jahr. Wir haben einen Schritt gemacht, aber wir müssen noch einen Schritt machen, um nächstes Jahr konkurrenzfähig zu sein." ■

RALLYE ESTLAND (20.–23. JULI)

8. von 13 Läufen

1.	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN)	Toyota Yaris Rally1	2:36.03,1 h
2.	Neuville/Wydaeghe (B/B)	Hyundai i20 Rally1	+52,7 s
3.	Lappi/Ferm (FIN/FIN)	Hyundai i20 Rally1	+59,2 s
4.	Evans/Martin (GB/GB)	Toyota Yaris Rally1	+1.06,8 min
5.	Suninen/Markkula (FIN/FIN)	Hyundai i20 Rally1	+2.21,1 min
6.	Loubet/Gilsoul (F/B)	Ford Puma Rally1	+3.09,9 min
7.	Katsuta/Johnston (J/IRL)	Toyota Yaris Rally1	+3.10,2 min
8.	Tänak/Järveoja (EST/EST)	Ford Puma Rally1	+6.25,6 min
9.	Mikkelsen/Eriksen (N/N)	Skoda Fabia Rally2	+9.54,1 min
10.	Pajari/Mälkönen (FIN/FIN)	Skoda Fabia Rally2	+10.03,8 min

Bestzeiten: Rovanperä 15, Tänak 6

WM-STAND FAHRER

1.	Kalle Rovanperä	170 Punkte
2.	Elfyn Evans	115
3.	Thierry Neuville	112
4.	Ott Tänak	104
5.	Sébastien Ogier	98
6.	Esapekka Lappi	87
7.	Daniel Sordo	46
8.	Takamoto Katsuta	41
9.	Pierre-Louis Loubet	28
10.	Craig Breen	19

RED BULL

Estland sagt der WM Goodbye

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	331 Punkte
2.	Hyundai	274
3.	M-Sport-Ford	195

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Andreas Mikkelsen flog so schnell, dass ihm keiner folgen konnte oder Fehler machte

MCKLEIN

Aus Erfahrung gut

Vom Start weg hält Routinier Andreas Mikkelsen das Tempo hoch, treibt Jungstürmer Oliver Solberg in einen frühen Fehler und feiert seinen zweiten Saisonsieg in Folge. Finnlands Talent Sami Pajari wird Zweiter vor WRC2-Weltmeister und Hyundai-Debütant Emil Lindholm.

Von: **Reiner Kuhn**

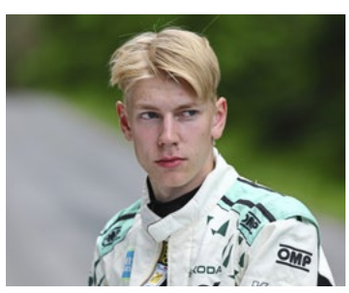
Die Schotterpisten mögen noch so schnell, eng, tief zerfurcht oder mit Sprungschanzen gespickt sein, 20 Zweitligisten wollten sich die vierte und vorerst letzte WM-Ausgabe der Rallye Estland nicht entgehen lassen. Besser noch: Ein halbes Dutzend Fahrer konnte um den Sieg mitstreiten. Mit Miko Marczyk, zweimal Oliver Solberg (beide Skoda), Georg Linnamäe (Hyundai), Sami Pajari, Andreas Mikkelsen (beide Skoda) und Emil Lindholm (Hyundai) markierten auf den ersten acht Prüfungen sieben verschiedene Fahrer Bestzeiten.

Dass der offene Schlagabtausch der bunten Meute dennoch ausblieb, lag zum einen am vor Erfahrung strotzenden Ex-WRC2-Champion Mikkelsen. Zum anderen am mit breiter Brust vom EM-Heimsieg in Schweden angereisten Jungstürmer Solberg. Der 21-Jährige lag schon 13,5 Sekunden vorn, als er in der fünften Prüfung mit dem Fabia-Heck einen Stein erwischte, sich die rechte hintere Radaufhängung zerbombte und mit 40 Minuten Rückstand dem Feld hinterherhetzte.

Anders der 13 Jahre ältere Norweger: Mikkelsen zog das Tempo nochmals kontrolliert an und baute den Vorsprung auf seinen Toksport-Teamkollegen und nun ärgsten Verfolger Pajari auf 17,6 Sekunden bis zur Nachtruhe aus. Der von Skoda zu Hyundai gewechselte Lindholm haderte mit noch fehlender Fahrpraxis und einer defekten Servolenkung (+ 59,4 s) und musste ebenso wie Markenkollege und Lokalheld Linnamäe (+ 1,09 min) abreißen lassen.

Während Solberg am Samstag auf sieben der neun Prüfungen die schnellste Zeit fuhr, kontrollierte Mikkelsen Tempo und Gegner. Am Finaltag wagte Pajari einen letzten Angriff, fuhr am absoluten Limit und dampfte mit drei von vier möglichen Bestzeiten Mikkelsens Vorsprung auf 9,7 Sekunden zusammen. „Ich habe nochmals alles probiert, aber mehr war heute nicht drin“, ist der Finne mit seinem bisher besten WRC2-Resultat zufrieden und freut sich auf das bevorstehende Heimspiel. Dort will auch der Drittplatzierte Lindholm (+ 1,21 min) zulegen und den Hecht im Skoda-Teich mimen. Auch Mikkelsen, der nach Sardinen seinen zweiten WRC2-Sieg in Folge feiert und sich in der WRC2-Tabelle auf Rang 2 nach vorn schiebt, freut sich auf Finnland: „Dort wird es noch enger und heißer zugehen.“ Da darf er sich sicher sein, kämpfen dort doch auch Gus Greensmith, Nikolay Gryazin, Jari Huttunen, Lauri Joona und der finnische Meister Mikko Heikkilä (alle Skoda) sowie Adrien Fourmaux (Ford) und Tabellenführer Yohan Rossel (Citroën) um WRC2-Punkte. ■

> Estland-Sieger Mikkelsen reist mit leichter Wehmut weiter nach Finnland: „Dort bin ich zum letzten Mal 2019 gefahren – im Hyundai i20 WRC. Das war eine andere Welt.“



MCKLEIN

Pajari: Nur 9,7 Sekunden fehlten

RED BULL

Lindholm: Umgewöhnungsprobleme

WRC2 / ESTLAND

1.	Mikkelsen/Eriksen (N/N) Skoda Fabia RS Rally2	in 2:45.57,2 h
2.	Pajari/Mälkönen (FIN/FIN) Skoda Fabia RS Rally2	+ 9,7 s
3.	Lindholm/Hämäinen (FIN/FIN) Hyundai i20 Rally2	+ 1.21,7 min
4.	Bulacia/Vallejo (BOL/E) Skoda Fabia RS Rally2	+ 2.03,6 min
5.	Marczyk/Gospodarczyk (PL/PL) Skoda Fabia RS Rally2	+ 2.23,0 min

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 8

1.	Yohan Rossel (F)	77 Punkte
2.	Andreas Mikkelsen (N)	69 Punkte
3.	Oliver Solberg (S)	64 Punkte
4.	Gus Greensmith (GB)	62 Punkte

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

FIA Masters Cup I Estland

„Ein gebrauchtes Wochenende“

Alex Villanueva nutzt die Gunst der Stunde. Während sich Titelverteidiger Mauro Miele und Armin Kremer Ausrutscher leisten, übernimmt der Spanier nach seinem zweiten Masters-Sieg die Tabellenspitze.

Von: **Reiner Kuhn**

Nur vier Fahrer über 50 Jahre stellten sich dem ultraschnellen Mächtigkeitsspringen in Estland. Während für Luciano Cobbe der Weg das Ziel bedeutete, balgten die allesamt im neuesten Fabia RS agierenden Mauro Miele, Armin Kremer und Alex Villanueva um wertvolle Punkte im FIA Masters Cup. Den drei Titelanwärtern war klar: Wer ohne Punkte bleibt, ist so gut wie aus dem Rennen. „Da ist es wenig hilfreich, wenn man sich schon in der dritten Ecke ein Hinterrad ausbaut“, übt Kremer Selbstkritik und jagt der Konkurrenz mit zehn Strafminuten im Gepäck hinterher. Drei Prüfungen und drei Bestzeiten später hat der 54-jährige Mecklenburger eine Minute gutgemacht – in der Rallye-WM eine Welt. Doch nur eine Prüfung später driftet der deutsche Routinier auf feuchter Piste etwas zu weit nach außen und zerstört sich an einem Felsbrocken eine Felge samt Bremsleitung. Aufgeben gilt nicht. Schließlich müssen es auch die Konkurrenten erst einmal ins Ziel schaffen.

Nach einer verpatzten Sprungkuppe leistet sich Miele eine doppelte Längsrolle (WP 14), verliert sechs Minuten und kann sich samt waidwundem Gefährt mit Taucherbrillen statt Frontscheibe in den abendlichen Service retten. Somit sind die Positionen schon vor dem Finaltag bezogen: Villanueva nimmt Tempo raus, siegt und übernimmt nach seinem zweiten Saisonerfolg mit 80 Zählern die Tabellenführung. Miele bleibt auch beim fünften Saisonauftritt sieglos, muss sich zum dritten Mal mit Platz 2 zufriedengeben (+ 8,01 min) und bleibt mit 54 Punkten Tabellen-Vierter. Kremer rückt trotz „eines gebrauchten Wochenendes“ dank der zwölf Zähler für Rang 4 (+ 47,43 min) mit 62 Punkten auf Gesamtrang 2 nach vorne. ■

HONZA FRONEK

Armin Kremer: Ausfall an Tag eins, Tabellen-Zweiter an Tag vier

WRC3/Junior-WM I Estland

Korhonen wieder obenauf

Die kleinste Allradklasse ist besser besetzt denn je, doch der Sieger heißt erneut Roope Korhonen. Der Finne zeigte den versammelten WM-Junioren samt M-Sport-Gaststarter Gregoire Munster das Heck seines Ford Fiesta Rally3.

Von: **Reiner Kuhn**

Alle 15 Teams der kleinsten Allradklasse sitzen in einem Ford Fiesta Rally3. Acht davon sind für die Junioren-WM gemeldet, nur 14 fahren über die Startrampe. Denn für Fabio Schwarz endet ausgerechnet jener WM-Lauf, dessen Strecken er aus dem Vorjahr kennt, nach einer Mehrfachrolle im Shakedown, bevor er begonnen hat. Der 18-jährige Deutsche ist schon auf der Heimreise, als Roope Korhonen nach drei Bestzeiten in Folge die Klassenführung übernimmt, nachdem der bis dahin schnellere Benjamin Korhola strandet (WP 6). Über eine halbe Minute liegt Korhonen vor Gregoire Munster und weitere zehn Sekunden vor Junioren-Europameister Laurent Pellier, sodass der 24-jährige Finne die Bestzeiten fortan anderen überlässt, souverän vor Munster (+ 26,5 s) und Pellier (+ 34,6 s) seinen vierten Saisonsieg in der WRC3 feiert und dabei zum dritten Mal alle WM-Junioren verprügelt.

MCKLEIN

Junioren-Schreck: Roope Korhonen

Dass WRC2-Pilot Munster in der Nachwuchsserie als punktberechtigter Gaststarter antritt, kommt weniger gut an. So nimmt der M-Sport-Werksfahrer Pellier wertvolle Zähler weg, die dieser im Titelkampf gegen den am Freitag mit gebrochenem Querlenker ausgefallenen Junior-WM-Routinier William Creighton dringend bräuchte. Denkbar schlechte Werbung, dabei will M-Sport die schwach besetzte Serie Neueinsteigern schmackhaft machen. ■

KOMMENTAR

KRISE? WELCHE KRISE?

Wir brauchen nicht darüber zu streiten: In Sachen Rallye-WM-Vermarktung gibt es Luft nach oben. Aus mäßigen Zahlen bei Instagram oder Youtube sowie diversen persönlichen Befindlichkeiten von Fahrern oder Teams nun eine schwere Krise herbeizureden, wie es im April in Kroatien geschah, ist völlig überzogen. Seitdem sind diverse Kritiker auf den Zug aufgesprungen, WRC-Bashing ist gerade Mode. Es lässt sich nur schwer mit den Ereignissen vor Ort unter einen Hut bringen. Im Juni in Kenia war der WM-Lauf ebenso ein grandioses Volksfest wie nun auch in Estland. Die Mannschaft um Urmo Aava betrieb beste Werbung für den Sport, von Sommer-Biathlon für die Fahrer, Truckrennen für die Teamchefs, eine öffentliche Bühnenshow im Zentrum von Tartu und eine coole Siegerehrung auf einer winzigen Insel. Jenseits der reinen Show waren die Zuschauerzonen auf den Prüfungen bummsvoll, und was die Massen zu sehen bekamen, war fantastisch: Gewaltige Sprünge, Drifts mit Tempo 160, Highspeed-Rodeo über Bodenwellen und eine Werksfahrer-Gilde, die sich trotz beinhartem Kampf keinen einzigen nennenswerten Fahrfehler leistete. Nach allem Gemäkel über das zur Reifenschonung für die Powerstage zuweilen betriebene Gebummel der Abgeschlagenen am Sonntag durften die Fans feststellen, dass nicht nur um Platz 3, sondern auch um Rang 6 bis aufs Messer und auf den letzten Meter gekämpft wurde. Estland geht für immer in die Geschichte ein als der WM-Lauf, der 2020 die halbjährige Corona-Lähmung des Sports beendete und über vier Jahre eine großartige Bühne bot. Es bleibt zu hoffen, dass die WM einst nach Tartu zurückkehrt, und dass die notorischen Schwarzseher mal ihre düster gefärbten Brillen absetzen.

Markus Stier
Redakteur

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ab 2024 wieder mit vier Werkswagen?

Hyundai will aufstocken

Die Rallye-WM bleibt bei Hyundai erste Wahl. Unter anderem sollen Planungen für einen vierten Werkswagen auf dem Tisch liegen.

Ob Formel E, 24-Stundenrennen, Rallye Kenia oder Goodwood – Hyundai-Teamchef Cyril Abiteboul hat einen prallgefüllten Terminkalender. „Das Reisen gehört ebenso zu meinem Job wie der Besuch unterschiedlicher Motorsport-Serien, um mir einen Überblick über die unterschiedlichen Plattformen zu verschaffen und mich mit unserem Topmanagement auszutauschen“, so der 45-jährige Franzose.

„Und um es gleich vorwegzunehmen: Hyundai steht zur Rallye-WM. Denn eine Serie ohne BOP heißt weniger Politik, mehr Sport. Natürlich gibt es Themen, die wir gemeinsam mit der FIA, den anderen Herstellern und Partnern angehen müssen, ob beim Reglement, dem Format oder der Vermarktung. Aber auch unser Team hat einige Hausaufgaben, allem voran bei der Weiterentwicklung des i20 Rally1 Hybrid. Das Ziel ist, so schnell und so oft wie möglich um Siege und Titel zu kämpfen“, so Abiteboul und verrät: „Wir haben einige Pläne. Einer davon ist, künftig wieder einen vierten Werkswagen einzusetzen.“ ■ RK

ROESELER

Hyundai-Teamchef Abiteboul sucht frische Kollegen für Lappi

AUS DEM SERVICE-PARK

BILDUNGSREISE

Neben einer zehnköpfigen Delegation der Rallye Chile weilte auch ein halbes Dutzend Macher der neuen Rallye Zentraleuropa um Rallyeleiter Andreas Dinzinger in Estland. Ganz oben auf der Bildungsreise zu dem in Sachen IT als Maßstab dienenden WM-Veranstalter: Bestmöglichen Nutzen und Umgang mit den neuesten Kommunikations-, Kontroll- und Sicherheitssystemen kennenlernen. Lehrreich auch, den erfahrenen Kollegen bei den komplexen Abläufen über die Schulter zu schauen.

GRÜNE WELLE

Neben dem Internet ist Estland auch beim Thema Umwelt weit vorne. Um den CO_2-Fußabdruck zu verkleinern, pflanzten die WM-Veranstalter nach 4000 Tannen im Vorjahr diesmal knapp 8000 Bäume. Dem nicht genug, nutzen die estnischen Veranstalter im hochmodernen und als Rallyezentrum dienenden Nationalmuseum wie im Servicepark 50 Prozent erneuerbare Energie und bieten den Zuschauern über die in Estland entwickelte RallyApp samt elektronischem Ticket an, mit einer Spende von fünf Euro ihren CO_2-Fußabdruck zu egalisieren.

SCHNUPPERKURSE

Um schon jetzt für die 2027 in Tartu ausgetragene Biathlon-WM zu werben, durften sich vor dem WM-Lauf Kalle Rovanperä, Esapekka Lappi und Pierre-Louis Loubet in der dem Rallyesport nicht unähnlichen Kombination aus Ausdauer und Präzision probieren. Näher am ureigenen Metier eines Rallyepiloten agierten die Lokalhelden Ott Tänak und Junioren-Weltmeister Robert Virves, die auf einer nahegelegenen Kartbahn den von über 50 Jung-Ingenieuren der Universität Tallinn entwickelten Formula Student ausführten.

SPEZIELLER TEST

Toyota-Teamchef Jari-Matti Latvala driftete zur eigenen und zur Publikumsbelustigung am Donnerstag mit einem zum Renntruck umgebauten, alten GAZ-Truck über die Auftaktprüfung und vermeldete erhöhten Blutdruck: „Ich wusste, wenn ich hier Schrott baue, gibt’s für mich keine Rallye Finnland.“ ■ RK

Künftiger WM-Kalender

Rallye-WM ab 2024 mit 14 WM-Läufen

Der WM-Promoter drückt aufs Tempo: Noch im August soll der FIA-Weltrat den WM-Kalender 2024 absegnen. Das könnte klappen – nicht zuletzt aus Mangel an Alternativen.

Von: **Reiner Kuhn**

Bis zur nächsten FIA-Weltratssitzung am 19. Oktober will man nicht warten, um mit der Bekanntgabe des WM-Kalenders 2024 auch in den kontinentalen und nationalen Meisterschaften Planungssicherheit zu schaffen. Ergo soll das oberste FIA-Gremium den Tourplan der Topliga noch im August absegnen.

In Estland soll Simon Larkin, beim WM-Promoter für Veranstaltungen und Kalender zuständig, den versammelten Team-Managern und Partnern einen 14 Rallyes umfassenden Kalender für 2024 präsentiert haben. Überraschungen blieben dabei aus, haben doch die meisten der diesjährigen WM-Läufe einen Vertrag.

Wie gehabt startet die WM-Saison in Monte Carlo und Schweden. Auch Kroatien, Portugal, Italien, Finnland und Griechenland seien gesetzt. Hinzu kommen in Europa die im Oktober erstmals angesetzte Rallye Zentraleuropa sowie der schon verkündete WM-Aufsteiger Lettland, der Nachbar Estland nach vier begeisternden Jahren ablöst.

KUHN

Nach 2011 in Jordanien soll die WM 2024 wieder ins Morgenland reisen

Ob es zur geplanten Rotation in EM und WM kommt, sei laut dem estnischen Organisationschef Urmo Aava noch offen und hängt von den Gesprächen mit dem Promoter und den mittelfristigen Perspektiven ab.

Auch in Übersee scheinen die kurzfristigen Alternativen begrenzt. Kenia, Japan und Chile sind gesetzt, Saudi-Arabien ist als 14. WM-Lauf fest eingeplant. Für das USA-Gastspiel in Tennessee scheint 2024 ebenso ein Jahr zu früh wie eine Rückkehr ins wirtschaftlich angeschlagene Argentinien. Während Neuseeland und Australien nochmals passen, sind neue Interessenten wie zum Beispiel Indonesien noch in der Findungsphase und dürften erst ab 2025 mithelfen, das von FIA und Promoter angestrebte Verhältnis von acht Europa- zu sechs Überseeläufen zu realisieren. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der Super-GAU

Trauriges Ende: Beide Lancia Delta sind abgebrannt, das Team Special One ist ausgelöscht

Eigentlich hätte die Rallycross-WM am vergangenen Wochenende die Rückkehr zur traditionsreichen Rennstrecke in Lydden Hill feiern sollen, doch noch vor dem ersten Training brannten zwei Autos ab. Das Rennen wurde abgesagt.

Von: **Sven Kopf**

Für die Weltmeisterschaft sollte es die Rückkehr in ihre spirituelle Heimat werden, schließlich gilt die Rennstrecke in Lydden Hill als Rallycross-Geburtsstätte. Im Februar 1967 fand dort das erste Rennen statt, und nun nach sechs Jahren Abstinenz hätte auch die WRX wieder dort antreten sollen. Doch am Freitagvormittag kam es zum Super-GAU, als beim Special One Racing Team beide Elektro-Boliden in Flammen aufgingen. Der Retro-Lancia-Delta von Sébastien Loeb fing zuerst Feuer, kurz danach entzündete sich auch der Integrale von Teamchef Guerlain Chicherit. Verletzt wurde niemand, aber das Feuer breitete sich schnell aus und war nicht zu löschen, außer ein paar traurigen Gerippen blieb von beiden Autos samt Renntrucks nichts mehr übrig.

„Die erste wichtige Nachricht ist, dass kein Teammitglied verletzt wurde. Meine Gedanken sind bei all den Männern und Frauen, die mit solcher Entschlossenheit und Leidenschaft an diesem Projekt gearbeitet haben und die in wenigen Augenblicken alles in Rauch aufgehen sahen“, sagte ein niedergeschlagener Sébastien Loeb. Sein Teamkollege und Teamchef Guerlain Chicherit war besonders betroffen: „Unsere Autos in Rauch aufgehen zu sehen war ein besonders schmerzhafter Moment für mich und das gesamte Team, das seit Monaten so viel Liebe und Energie in dieses Projekt investiert hat.“

Es folgt die Ursachenforschung, und fest steht wohl, dass das Feuer von Loebs Lancia ausging, dann auf den zweiten Lancia und dann auf die Lastwagen übersprang. Special One Racing versichert: Zum betreffenden Zeitpunkt habe niemand an den Fahrzeugen gearbeitet, beide hingen am Ladekabel, als das Feuer ausbrach. Die Ursache für das Feuer ließ sich in der Kürze der Zeit nicht ermitteln. Die Stewards forderten von Zulieferer Kreisel eine Zusicherung, dass es kein grundsätzliches Sicherheitsproblem mit den Batterien gäbe. Die Österreicher vermochten Leine zu geben, und so beschloss die FIA gemeinsam mit dem Veranstalter, das WM-Rennen aus Sicherheitsgründen abzusagen.

Gefahren wurde dennoch. Die Läufe zur RX2e-Meisterschaft und der Britischen Rallycross-Meisterschaft waren nicht betroffen. Erstere fahren zwar ebenfalls voll elektrisch, aber mit anderem Batterie-Antrieb, Letztere starten mit traditionellen Verbrennern. René Münnich war in der britischen Serie mit seinem Seat Ibiza als Gaststarter unterwegs und ging aus der Qualifikation als Dritter hervor, konnte aber im Semifinale nicht beenden und verpasste den Einzug ins Finale. Auch Münnich war geschockt vom Feuervorfall: „Ich kann nur sagen, dass ich heilfroh bin, dass niemandem etwas passiert ist. Ich trage die Entscheidung von Promoter, FIA und Veranstalter voll mit, das Rennen abzusagen.“ Die mit ihrer Martini-Lackierung buntesten Farbtupfer der WRX sind verschwunden, für Chicherit verwandelte sich ein Traum in einen Albtraum. Der Schaden geht in die Millionen. Chicherit gab am Tag nach der Katastrophe bekannt, dass die Saison für sein Team beendet sei.

Das Feuer entzündete sich schnell und ließ sich nicht löschen

Es wäre alles nur halb so schlimm, wäre mit dem Vorfall nicht ein Fünftel des WM-Felds ausgelöscht, das mit zehn Autos ohnehin äußerst schmal besetzt war. Bei Chicherit, der mit seiner Firma die Lade-Infrastruktur der Meisterschaft stellt, und bei Kreisel bringen sich bereits die Anwälte in Position. Die Forensiker der Feuerwehr Kent suchen weiter nach dem Auslöser. Kreisel hat bei der Suche Kooperation zugesagt. Für Ausrüster und WM-Vermarkter ist der Fall ein Desaster, gibt er doch der Kritik an der Einführung der E-Autos neue Nahrung.

Die Zeit drängt, denn schon am ersten August-Wochenende ist im belgischen Mettet der fünfte Lauf angesagt und steht bisher in den Sternen. Denn wenn die Brandursache weiter im Dunklen bleibt, gilt auch dort die Aussage der Stewards von Lydden Hill: Ein Rennen ist dann nicht zu verantworten. Zwei Wochen später ist der sechste Lauf auf dem Estering in Buxtehude geplant.

Die Entscheidung, wann es für die höchste Spielklasse im Rallycross wieder grünes Licht gibt, liegt bei der FIA. Derweil schreibt das betroffene Team in seiner Pressemitteilung: „Alles, was uns von diesem großen Abenteuer Lancia Delta Evo-e nur noch bleibt, sind Fotos und Videos.“ ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Audi viel zu stark

Vier Audi vorneweg: In Le Castellet belegten die Comtoyou-Autos alle Podestplätze

TCR EUROPE

Mit einem Vierfach- und einem Dreifach-Sieg für Audi bog die TCR Europe langsam auf die Zielgerade der Saison ein. Auch der Titelkampf wird nach dem Rückzug von Target Competition zu einer reinen Audi-Angelegenheit.

Von: **Michael Bräutigam**

Der große Knall des Wochenendes kam schon vor dem Start ins erste Rennen: Target Competition, die mit Stammfahrer Dusan Borkovic sowie einem zweiten Hyundai Elantra für Marco Butti vor Ort waren, zogen sich nach dem Qualifying mit sofortiger Wirkung aus der TCR Europe zurück. Zuvor hatte man mit den Plätzen 11 und 12 sowie rund zwei Sekunden Rückstand auf die schnellsten Audi einen herben Dämpfer für die eigenen Titelambitionen erhalten.

„Vom Saisonbeginn an war die BOP für unser Auto ziemlich unvorteilhaft", heißt es in einem Statement. Die starken Ergebnisse in Pau seien nur wegen der fehlenden langen Geraden zustande gekommen, und natürlich dank der fahrerischen Leistungen von Borkovic. „Die Entscheidung kam nicht über Nacht und sie war schwierig", heißt es seitens des Teams weiter. „Wir möchten unseren Ruf als siegfähiges Team nicht aufs Spiel setzen." Man wolle erst zurückkommen, wenn seitens der Organisatoren eine Lösung gefunden sei. „So, wie es zu Saisonbeginn versprochen war."

Comtoyou-Team dominant

Der Rückzug stieß vor allem bei TCR-Boss Marcello Lotti auf wenig Verständnis. Er verwies auf die vielen Erfolge, die der Elantra allein in diesem Jahr schon erreicht hat. Außerdem forderte er das Target-Team auf, sich auch aus der TCR Italy zurückzuziehen, wo man mit Butti regelmäßig Poles und Top-Platzierungen einfährt. „Darüber hinaus erwarten wir eine Reaktion von Hyundai Motorsport", sagte Lotti.

Marcello Lotti hatte wenig Verständnis für den Target-Rückzug. Er verwies auf die vielen Erfolge des Autos und fordert nun u. a. eine Reaktion von Hyundai Motorsport.

Das sportliche Geschehen in Le Castellet lässt sich schnell zusammenfassen. Dank einiger Gaststarter waren 14 Autos für den Event in Südfrankreich angemeldet. Nach dem Target-Rückzug blieb noch ein Dutzend TCR-Renner übrig, darunter auch ein Hyundai von Levente Losonczy, der für das italienische Aggressive-Team am Start stand.

Das Comtoyou-Team, das auch als „Werksteam" auf der World Tour startet, dominierte dabei praktisch nach Belieben. Im ersten Rennen am Samstagabend holte man einen Vierfachsieg. Der ehemalige TCR-Europe-Champion Aurélien Comte kam mit seinem Cupra als bester Nicht-Audi-Fahrer nur auf P5.

Die Hoffnungen auf mehr Spannung im Reversed Grid am Sonntag schwanden schnell: Schon bei der ersten Fahrt über die lange Mistral-Gerade wurde Reversed-Polesitter Losonczy vom Monster-Topspeed der Audi überrannt. Ein Quersteher in Runde 2 warf ihn zunächst auf P7 zurück, letztlich musste er nach Feindberührungen, um irgendwie in den Top 10 zu bleiben, sogar ganz aufgeben. Auch sein Hyundai war chancenlos.

Die Siege gingen an John Filippi und Kobe Pauwels. Beide holen damit ein wenig auf Tabellenführer Tom Coronel auf. Auf P4 liegt mit Viktor Davidovski nun noch ein weiterer Audi-Pilot. ■

LE CASTELLET, 1. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Filippi/Audi	10 Runden
2.	Baldan/Audi	+ 1,141 s
3.	Pauwels/Audi	+ 2,755 s
4.	Coronel/Audi	+ 3,222 s
5.	Comte/Cupra	+ 9,960 s
6.	Volt/Honda	+ 13,822 s
7.	Davidovski/Audi	+ 17,531 s
8.	Brown/Audi	+ 18,329 s
9.	Losonczy/Hyundai	+ 23,512 s
10.	Andersson/Lynk & Co	+ 33,665 s

LE CASTELLET, 2. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Pauwels/Audi	10 Runden
2.	Baldan/Audi	+ 4,012 s
3.	Coronel/Audi	+ 7,455 s
4.	Volt/Honda	+ 11,176 s
5.	Comte/Cupra	+ 14,304 s
6.	Filippi/Audi	+ 14,519 s
7.	Davidovski/Audi	+ 16,708 s
8.	Brown/Audi	+ 17,413 s
9.	Bottemanne/Cupra	+ 23,625 s
10.	Tkachenko/Audi	+ 32,049 s

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Tom Coronel (NL)	357
2.	John Filippi (F)	320
3.	Kobe Pauwels (B)	318
4.	Viktor Davidovski (NMK)	195
5.	Dusan Borkovic (SRB)	190
6.	Lewis Brown (GB)	177
7.	Viktor Andersson (S)	147
8.	Isaac Smith (GB)	121
9.	Nicola Baldan (I)	107
10.	Felipe Fernández (E)	86

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

TCR UK

Boardley übernimmt

Zum ersten Mal in diesem Jahr absolvierte die TCR UK an einem Rennwochenende drei Läufe. Es gab jedoch mit Carl Boardley (Cupra) und Alex Ley (Hyundai) nur zwei Sieger.

Von: **Michael Bräutigam**

Der Event in Knockhill war der Halbzeitpunkt der Saison und ein absolutes Highlight im Kalender. Boardley, der in Oulton Park das letzte Rennen vor der Sommerpause gewonnen hatte, sicherte sich dabei im Qualifying gleich wieder die schnellste Zeit und im Samstagsrennen den zweiten Saisonsieg – vor Jac Constable (Audi) und dem Hyundai von Adam Shepherd.

Das zweite Rennen hatte drei verschiedene Sieger. Trotz Reversed Grid kreuzte erneut Boardley als Erster die Ziellinie, eine Zeitstrafe wegen Track-Limits-Vergehens warf ihn allerdings auf P4 in der Endabrechnung zurück.

Den Sieg schien Markenkollege Jenson Brickley zu erben, doch auch der bekam eine Zeitstrafe: eine Sekunde, weil er beim Angriff auf Alex Ley zu viel Körpereinsatz zeigte. So kam also Ley, der bis zu Brickleys Attacke weite Teile des Rennens angeführt hatte, zu seinem ersten Saisonerfolg. P3 ging erneut an Shepherd.

Das letzte Rennen des Wochenendes sorgte nicht für Diskussionen, sondern nur für den zweiten, diesmal sehr deutlichen, Sieg von Boardley – vor Brickley und Joe Marshall (Audi).

Nach drei Siegen in den letzten vier Rennen führt Boardley jetzt auch die Tabelle an. Bruce Winfield, der in Knockhill nichts aufs Podium fuhr, ist erster Verfolger. Dritter ist nun Shepherd. ■

TCR UK

Boardley vorneweg: Der Cupra-Pilot ist jetzt auch Tabellenführer

TCR Südamerika/TCR Brasilien

Montenegro zurück

Bei den Rennen in Rivera kehrte Ignacio Montenegro (Honda) auf die Siegerstraße zurück. Lauf 2 in Uruguay ging an Rafael Suzuki (Lynk & Co).

Von: **Michael Bräutigam**

Montenegro war bei den ersten beiden Events mit drei Siegen und einem zweiten Platz der bestimmende Mann. Dann jedoch kamen die zwei Langstreckenrennen, und nach P7 und P18 schrumpfte sein Vorsprung in der Tabelle empfindlich zusammen.

In Rivera, der ersten von zwei Veranstaltungen in Uruguay, hatte er sein Schicksal als Einzelfahrer wieder selbst in der Hand. Und er lieferte ab: Im Qualifying sicherte er sich wie schon in Interlagos die Pole-Position und münzte diese in seinen vierten Saisonsieg um. P2 ging an Peugeot-Fahrer Damian Fineschi, während Pedro Cardoso (Hyundai) sich auf P3 den Sieg in der TCR-Brasilien-Wertung holte.

Für Suzuki lief der erste Lauf alles andere als ideal: Sein Lynk & Co verlor Motoröl und während das restliche Feld deshalb vom Safety Car eingefangen wurde, musste Suzuki aufgeben.

Mit der Reversed-Pole für Lauf 2 hatte er jedoch eine gute Chance zur Wiedergutmachung, die er nutzte und sowohl das Rennen als auch die Brasilien-Wertung gewann. Bernardo Llaver im Toyota fuhr auf P2, Suzukis Teamkollege Frederick Balbi auf P3. Beim nächsten Event in El Pinar (19./20. August) ist man Teil der TCR World Tour. ■

TCR SOUTH AMERICA/HERNÁN CAPA

Vierter Saisonerfolg: Ignacio Montenegro hat das Tief überwunden

NACHRICHTEN

TCR WORLD TOUR: KEINE GEFAHR FÜR ARGENTINIEN

Während die Superbike-WM ihren Argentinien-Event im Oktober wegen der unklaren politischen und angespannten wirtschaftlichen Lage des Landes absagen musste, besteht für die TCR World Tour kein Grund zur Beunruhigung. Zum einen fährt man in einer anderen Provinz (San Luis statt Santiago del Estero), zum anderen liegt der Termin Ende August rund zwei Monate vor den Wahlen. Außerdem ist man nicht der Haupt-Act, sondern schließt sich mit den eigenen Startern „nur" dem etatmäßigen Feld der TCR Südamerika an.

SUPERCARS: FORD MIT MOTOR-ANPASSUNGEN

Noch immer kann Ford auf eine Renndistanz nicht mit Chevrolet mithalten. Grund sind die schneller abbauenden Hinterreifen, weil die Motorleistung schwierig zu dosieren ist. Mit einer größeren Drosselklappe und verschiedenen Mappings versuchte man letzte Woche, dieses Defizit aufzuarbeiten. Ob es schon fürs kommende Wochenende in Sydney Anpassungen geben wird, ist offen. Erst zum letzten Event in Townsville gab es eine Aerodynamik-Änderung – und mit etwas Taktik-Glück sogar den ersten „echten" Ford-Sieg der Gen3-Ära.

BTCC: THOMPSON MIT VORZEITIGEM ENDE

Bobby Thompson, mit einem zweiten Platz sowie P14 in der Tabelle der bisher beste Pilot des Teams HARD 2023, beendet vorzeitig die Saison. Grund seien vor allem die gestiegenen Kosten. Das Team bedauert den Schritt sehr, hat jedoch in Person von Michael Crees schon Ersatz gefunden. Der hat sich kürzlich in der British GT mit seinem Team verkracht und kehrt nach einem halben Jahr Pause in die BTCC zurück. 2019 fuhr Crees bereits seine allererste BTCC-Saison beim Team HARD.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Neue Farben bringen Glück: Hamlin bejubelt den Pocono-Sieg

MOTORSPORT IMAGES

50. Hamlin-Sieg

Martin Truex Jr. (Toyota) gewann das verschobene Loudon-Rennen. Sechs Tage später jubelte Gibbs-Teamkollege Denny Hamlin in Pocono über seinen 50. Sieg im Cup.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Mannschaft von Joe Gibbs Racing kommt gar nicht mehr aus dem Feiern heraus. In Loudon ging der Freudentaumel dabei vor allem auf die Kappe von Martin Truex Jr. Er zeigte am Montag der vergangenen Woche eine dominante Leistung und sicherte sich mit seinem dritten Saisonsieg – nach zwei schwächeren Rennen – erneut die Tabellenführung.

Sechs Tage später schien William Byron (Chevrolet) zurückzuschlagen. Neben der Pole-Position holte er in Pocono auch die meisten Führungsrunden, beim letzten Stopp nahm er jedoch im Gegensatz zu vielen anderen Fahrern vier neue Reifen mit, was ihn viel Track-Position kostete. Am Ende wurde es nur P14.

600 Toyota-Triumphe

Diejenigen, die nur zwei neue Reifen auffassten, machten den Sieg unter sich aus. Ganz vorne ging es zwischen Hamlin und Kyle Larson (Chevrolet) heiß her. Beim Kampf um die Führung bugsierte Hamlin seinen Golf-Kumpel in die Mauer. Vorher war er in einer ähnlichen Szene schon mit dessen Hendrick-Teamkollege Alex Bowman aneinandergeraten. Für diese Aktionen gab es Buhrufe von den Tribünen.

Die wurden noch befeuert, als das Rennen wegen eines Crashs im Hinterfeld unter Gelb zu Ende ging. Hamlin war es sichtlich egal. „Ich liebe es“, sagte er sarkastisch, während er sich über den 50. Cup-Sieg freute. Schon 2022 hatte er in Pocono eigentlich seinen dortigen siebten Sieg eingefahren, damals gab es jedoch eine Disqualifikation wegen eines technischen Vergehens.

Für Toyota war es gleichzeitig der 600. Sieg in den drei nationalen NASCAR-Ligen insgesamt. Gleich fünf Camrys landeten in Pocono in den Top 6. Und Truex ist vielleicht der größte Favorit auf den Titel, zumindest in der Regular Season. Ein Damoklesschwert schwebt jedoch über den „Toyoten“: Truex spielt mit sehr ernstlichen Rücktritts-Gedanken. Aktuell ist nicht sicher, ob er nach 2023 noch weiter fährt. ■

NASCAR CUP SERIES

Loudon/New Hampshire (USA)
20. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
2.	Joey Logano (USA)	Ford
3.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
4.	Kevin Harvick (USA)	Ford
5.	Brad Keselowski (USA)	Ford
6.	Tyler Reddick (USA)	Toyota
7.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
8.	Bubba Wallace (USA)	Toyota
9.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet
10.	Chase Briscoe (USA)	Ford

Pocono/Pennsylvania (USA)
21. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
2.	Tyler Reddick (USA)	Toyota
3.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
4.	Kevin Harvick (USA)	Ford
5.	Ty Gibbs (USA)	Toyota
6.	Christopher Bell (USA)	Toyota
7.	Ricky Stenhouse Jr. (USA)	Chevrolet
8.	Harrison Burton (USA)	Ford
9.	Erik Jones (USA)	Chevrolet
10.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 21 von 36 Rennen

1.	Truex Jr. (Toyota)	711 Punkte
2.	Byron (Chevrolet)	681
3.	Hamlin (Toyota)	656
4.	Bell (Toyota)	636
5.	Chastain (Chevrolet)	613
6.	Busch (Chevrolet)	609
7.	Larson (Chevrolet)	601
8.	Harvick (Ford)	601
9.	Blaney (Ford)	591
10.	Logano (Ford)	575

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: BERRY DOMINIERT UND VERLIERT

Dominanter kann man ein Rennen kaum fahren als Josh Berry in Pocono. Der Chevrolet-Pilot von JR Motorsports holte die Pole, die meisten Führungsrunden, beide Stage-Siege – und gewann doch nicht. Kurz vor Schluss wurde er erst von der Spitze gedrängelt, in der letzten Runde zerplatzte der Traum vom ersten Saisonsieg dann nach einer Kollision samt ebenso geplatztem Reifen. Statt eines möglichen Trips in die Victory Lane ging es ins Medical Centre, wo aber keine Verletzungen festgestellt wurden. Sieger wurde derweil Childress-Chevrolet-Fahrer Austin Hill, der damit bis auf nurmehr 13 Punkte an Tabellenführer John Hunter Nemechek heranrückt.

TRUCK SERIES: BUSCH HOLTE 100. TEAM-SIEG

Kyle Busch fuhr in Pocono einen weiteren Gaststart in der dritten Liga. Und obwohl er nicht punktberechtigt ist, gab er alles, um seinem Team den 100. Sieg zu bescheren. Tatsächlich rang er erst in der letzten Runde Tabellenführer Corey Heim (Toyota) nieder und gewann mit seinem Chevrolet das Rennen. Für Busch war es in seinem fünften Saisonstart der zweite Erfolg in der Pickup-Serie.

CUP SERIES: KOSTECKI UND „SVG“ IN INDY

Nach seinem Schock-Sieg beim Cup-Debüt in Chicago darf Shane van Gisbergen in Indianapolis gleich noch mal im NASCAR-Oberhaus ran. Am 13. August wird er auf dem Roadcourse erneut den Trackhouse-Chevrolet mit der Nummer 91 pilotieren. Neben „SVG“ wird mit Brodie Kostecki dann noch ein weiterer Supercars-Star vertreten sein. Brodie Kostecki, dem aktuell nur sieben Punkte auf die Supercars-Tabellenspitze fehlen, wird bei seinem Cup-Einstand einen dritten Childress-Chevrolet mit der Nummer 33 pilotieren.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Eine Aktion von

AUTO STRASSENVERKEHR · BIKEX · CARAVANING · MOTORRAD · eurotransport.de · FERNFAHRER · firmenauto Mobilität & Management
karl · MOOVE · auto motor sport · MOUNTAIN BIKE · promobil · ROADBIKE · trans aktuell

PASS AUF, WEN DU IN DEN SCHATTEN STELLST!

FÜR MEHR RÜCKSICHT, VORSICHT UND UMSICHT IM STRASSENVERKEHR.

RÜCKSICHT HAT VORFAHRT

Mobilität der Zukunft
NACHHALTIG | SICHER | DIGITAL

Partner der Initiative

DAIMLER TRUCK · DEKRA · HUK-COBURG Aus Tradition günstig · LIQUI MOLY
SONAX MADE IN GERMANY · TÜV SÜD · VREDESTEIN TYRES · ZF GROUP

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MV AGUSTA

MV AGUSTA

Marcel Schrötter in Imola: Toller zweiter Platz im ersten Lauf auf der für ihn unbekannten Rennstrecke

Nach sieben von zwölf WM-Runden liegt Marcel Schrötter auf dem dritten Tabellenplatz der Supersport-WM. Der MV-Agusta-Pilot erklärt, was möglich ist und wie er seine Zukunft plant.

Von: **Imre Paulovits**

Hat Sie Ihr zweiter Platz im ersten Rennen von Imola überrascht?
Ich muss viele neue Strecken kennenlernen, und Imola gehörte dazu. Dabei tue ich mir teils schwerer als gedacht. Man sieht daran, dass der Level in der Supersport-WM bei den ersten zehn wirklich nicht mehr ohne ist. Dazu sind wir in der kurzen Zeit bis zur Superpole, die eine wichtige Session für uns ist, auch noch nicht am Optimum. Mit zwei freien Trainings die Strecke kennenlernen, vor allem wie in Donington, wo es auch noch geregnet hat, macht es sehr, sehr schwierig. Da wird das zweite Jahr im nächsten Jahr sicherlich hilfreicher. Meine Starts sind zwar gut, aber nicht so gut wie die der Ducatis, dazu kommen immer ein, zwei Raketen von hinten irgendwo. So ist der Start nicht unbedingt unsere Stärke, ich muss dann anfangen, die Leute zu überholen. Was wir in Imola im ersten Rennen geleistet haben, macht mich stolz. Platz 4 in der Superpole war gut, aber die ersten beiden hatten eine Bombenzeit herausgefahren. Im Rennen haben wir dann noch einen weiteren Schritt nach vorn gemacht. Klar, Caricasulo ist ausgefallen, aber ich bin stolz, dass ich den bislang in dieser Saison schnellsten Mann, Nicolò Bulega, bis zum Schluss hinter mir halten konnte. Manzi hatte ein bisschen mehr, aber wenn man schon am Freitag auf so einer Pace anfängt und wir uns erst da hinarbeiten, dann war er halt klar besser aufgestellt. Ich denke, ich konnte nicht mehr erwarten, es war ein super Rennen ohne große Fehler.

Fanden Sie es in Ordnung, dass Manzi für den Sturz von Caricasulo keine Strafe bekommen hat?
Das fand ich nicht in Ordnung, für mich war das kein Rennunfall. Wenn man bedenkt, welche Strafe Manzi in Donington für einen Schubser bekommen hat und hier den Führenden zu Sturz gebracht

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Die neuen Strecken könnten ein Knackpunkt sein“

hat, ohne eine Strafe zu bekommen, dann wurde mit zweierlei Maß gemessen, und das finde ich nicht in Ordnung. Aber das liegt nicht in meiner Hand.

Warum lief es im zweiten Rennen nicht so gut?
Es ging schon am Anfang nicht gut los. Huertas kam sehr aggressiv und spät innen rein und hat mich nach außen gedrängt, dadurch habe ich zwei Positionen verloren. Ich habe dann Probleme mit dem Getriebe und der Motorbremse bekommen. Im letzten Moment ist es immer zu viel geworden und hat im ersten Gang fast blockiert. So konnte ich nicht kontrolliert in die Schikanen rein. Am Ende ist es so schlimm geworden, dass das Motorrad ausgebrochen ist und am Lenkanschlag stand. Ich musste dreimal aufrichten und durchs Kiesbett, weil ich keine Chance zum Einlenken hatte. Dann wurde es auch im zweiten Gang immer schlimmer, da verlierst du auch das Vertrauen zum Motorrad. Das war ganz bitter.

Fixieren Sie sich jetzt auf den dritten WM-Platz, oder bleibt der Blick noch weiter im Titelkampf?
Es kann noch viel passieren, und wir werden sicher bis zum letzten Rennen absolut alles geben. Einzig die neuen Strecken könnten ein Knackpunkt für mich sein. Wenn man sich die letzten beiden Wochenenden anschaut, bis ich in Donington unter den ersten vier, fünf war, waren die anderen schon vorneweg. In Imola ist Manzi auch entflohen, am Sonntag dann auch Bulega, und das sind die, die um die Meisterschaft kämpfen. Meine Fehler in Donington waren blöd, aber ich wollte mich natürlich nicht außenrum überholen lassen, da kam ein bisschen das Rennfahrer-Herz, aber es war in der Situation nicht ganz clever. Und der Sturz im zweiten Rennen, was mir sonst recht selten passiert, gehört zum Rennsport. In Imola hatten wir im zweiten Rennen das Problem mit der Motorbremse, und so sind ganz schnell Punkte weg. Dass in Imola Caricasulo zweimal ausgefallen ist, war wiederum Glück für uns. Ich denke, wenn wir so weiterarbeiten, dann ist der dritte Platz auf alle Fälle realistisch, und ich werde am Ende des Jahres eine Medaille bekommen. Manzi wird derzeit immer stärker, er hat aber auch so seine Momente. Aber die Lücke vorn ist groß, und viele Fehler passieren Bulega und Manzi nicht. Sie sind einfach stark und konstant vorne. Aber ich denke, wenn wir weiterarbeiten und solche Rennen wie das erste in Imola liefern, können wir zumindest um den dritten WM-Rang kämpfen. Wenn es nächstes Jahr weitergeht, was ich sehr hoffe, denn ich würde gern bei dem Team bleiben, kann alles noch besser sein. Für das erste Jahr mit wenig Erfahrung mit dem Material und den Strecken war es, glaube ich, bislang gar nicht so schlecht.

„Es kann nicht sein, dass man sich als Spitzenfahrer mit 100 000 Euro und mehr einkaufen muss, um fahren zu dürfen.“

Marcel Schrötter

Arbeiten Sie bei der Abstimmung mit Ihrem Teamkollegen Bahattin Sofuoglu zusammen?
Sofuoglu ist ein sehr fairer Teamplayer. Bisher ist es so gelaufen, dass, wenn er schneller war als ich, er mir geholfen hat, wenn ich schneller war als er, ich ihm. Er war in Imola schon am Freitag sehr schnell und hat mir in FP2 und auch in der Superpole geholfen. Aber letztendlich sollte es auch so sein. Einer von uns Dritter in der Meisterschaft, und da geht es auch um was. Wenn man da das Team hinter sich hat, ist es eine Hilfe. Wir machen aber nur ein paar Kleinigkeiten bei der Abstimmung, und in Imola hatten wir es ohnehin schwer, weil wir keine Daten von der Strecke hatten. Da hatte das Team uns gesagt, wir sollten uns auf uns selber konzentrieren. Viel kann man in der Supersport eh nicht machen. Wir spielen mit der Fahrwerksabstimmung, der Übersetzung, wie etwa in Imola, wo wir sehen wollten, ob die Schikane besser im ersten oder im zweiten Gang zu nehmen ist. All dies erschwert mir aber gleichzeitig das Erlernen der Strecke. Aber dann ist es doch immer etwas anderes, was uns fehlt, besonders bei mir wegen der Streckenkenntnis.

Wie sind Ihre Aussichten für das nächste Jahr?
Ich denke, ich bin in einer Position, dass ich zeigen kann, dass ich mit konkurrenzfähigem Material in einem zweiten Jahr in der Supersport-WM um den Titel kämpfen kann. Es ist aber so, dass Fahrer in dieser Weltmeisterschaft Geld mitbringen müssen. Ich bin derzeit Dritter in der Meisterschaft, und ich weiß nicht, ob ich nächstes Jahr einen Platz bekomme, wo ich auch bezahlt werde und nicht selbst Geld mitbringen muss. Dabei sind wir in der Weltmeisterschaft, und es kann nicht sein, dass man sich mit 100 000 Euro und mehr einkaufen muss, um als Spitzenfahrer Rennen fahren zu dürfen. Ich hoffe, da ändert sich etwas. Ich bin derzeit nicht gesetzt, ich muss sehen, dass ich für nächstes Jahr einen Vertrag bekomme, mit dem ich leben kann. Es ist nicht so, dass ich hier reich werden will, aber wir müssen alle über die Runden kommen. Die Situation ist schwierig, aber mein Ziel bleibt längerfristig die Superbike-WM. Wir haben ein deutsches Team in der Superbike, die im Vergleich zum Werksteam keinen schlechten Job machen. Wenn BMW da einen Schritt macht, kann es eine interessante Geschichte sein für die Zukunft. Ich mag die Truppe mit all den Beteiligten sehr. Warum mal nicht so etwas in der Zukunft? Wann, keine Ahnung. Aktuell muss ich schauen, wo es weitergeht, ich will schlussendlich um Rennsiege kämpfen und später auch um die Meisterschaft.

Wie steht es um Ihren Einsatz bei den 8 Stunden von Suzuka?
Ich fliege am Montag nach Most rüber. In der Woche vor Imola war ich bereits dort, das war ein sehr solider Test mit wenig Zeit. Es hat zuvor schon einen Test gegeben, da war ich nicht dabei. Leider ist der erste Tag bereits nach der ersten Session ins Wasser gefallen, weil es geregnet hat. Am zweiten Tag hatten wir zwei lange Sessions, dafür habe ich mich, glaube ich, recht gut gemacht. Es war ein neues Motorrad mit anderen Reifen auf einer schwierigen Strecke, dafür kann ich mich wirklich nicht beklagen. Wenn wir am Rennwochenende mit allen drei Fahrern noch einmal einen Schritt machen, dann können wir ein sehr interessantes Rennen fahren.

Könnte dieser Einsatz eventuell den Schritt Richtung Superbike-WM erleichtern?
Ich denke, wenn man richtig was zeigen kann, schadet es zumindest bei den japanischen Herstellern nicht. Dort spielen aber wieder andere Faktoren mit. Die Werksteams dort sind sehr, sehr gut aufgestellt, aber ich denke, wenn man einen guten Job macht, kann es nicht schaden. ■

Marcel Schrötter

Geburtstag: 2. Januar 1993
Geburtsort: Pflugdorf
Herkunftsland: Deutschland

WM-KARRIERE
2008: 125 ccm, Honda (29.)
2009: 125 ccm, Honda (23.)
2010: 125 ccm, Honda (18.)
2011: 125 ccm, Mahindra (15.)
2012: Moto3, Mahindra (33.)
2013: Moto2, Kalex (18.)
2014: Moto2, Tech3 (10.)
2015: Moto2, Tech3 (20.)
2016: Moto2, Kalex (14.)
2017: Moto2, Suter (17.)
2018: Moto2, Kalex (8.)
2019: Moto2, Kalex (8.)
2020: Moto2, Kalex (9.)
2021: Moto2, Kalex (10.)
2022: Moto2, Kalex (11.), SSP, MV Agusta (29.)
2023: SSP, MV Agusta (zzt. 3.)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Dichtes MotoGP-Feld: Was für die Zuschauer spannend ist, ist für die Fahrer harte Nervensache

MOTOGP

Wochenende entzerrt

Was die Fahrer schon seit einiger Zeit forderten, hat die Grand-Prix-Kommission nun abgesegnet: Das erste Freitagstraining wird zum freien Training, für den Einzug in die Q2 zählt einzig das zweite Freitagstraining.

Von: **Imre Paulovits**

Natürlich wurde das neue Format der MotoGP mit einem zusätzlichen Sprintrennen am Samstag erdacht, um den Zuschauern vor Ort und daheim vor dem Fernseher einen Mehrwert zu schaffen. Einen Mehrwert durch mehr Spannung, denn es ist nicht zu verleugnen, dass der Start zu einem MotoGP-Rennen und die ersten Runden danach die spannendsten Momente eines GP-Wochenendes sind. Die wollten Dorna und FIM verdoppeln und dazu noch mit einem kurzen Rennen weitere hautnahe Action schaffen, bei der die Fahrer ohne Rücksicht auf Reifenverschleiß um die Plätze kämpfen. Doch um das Zeitfenster hierfür zu schaffen, musste das ganze Rennwochenende umgestellt werden, und so wurden beide Trainings am Freitag für den Einzug in die Q2 bestimmt – wohl auch mit der Idee dahinter, dass die Zeitenjagden ebenfalls Zuschauer vor die Schirme locken.

Damit erwies sich das Rennwochenende aber als sehr stressig sowohl für die Teams als auch für die Fahrer, dazu blieb recht wenig Zeit, um etwas Neues auszuprobieren oder an der Abstimmung zu arbeiten. „Natürlich ist es für die Zuschauer spannend, wenn sie am Ende jedes Trainings eine Zeitenjagd sehen, für uns Fahrer ist das aber eine nervliche Anspannung und dazu setzen wir uns bereits am Freitag zweimal immensen Risiken aus“, erklärte der erfahrene Aleix Espargaró bereits nach dem ersten Rennwochenende. Weil sich immer mehr Fahrer verletzten, wurde bald der Ruf nach einer Anpassung des Austragungsmodus an die wirklichen Gegebenheiten laut. Dass zumindest das erste Training nicht für die Qualifikation zählt, war dabei die am meisten geforderte Änderung. Das Thema wurde bereits in Assen beim Hersteller-Meeting diskutiert, nun gab es ein elektronisches Treffen der Grand-Prix-Kommission, bei dem einstimmig beschlossen wurde, dass das erste Training am Freitag nur noch ein freies Training ist (ab sofort offiziell FP1), und nur das zweite, 60-minütige Freitagstraining (nun offiziell PR) für den Direkteinzug in die Q2 gewertet wird. Das 30-minütige freie Training am Samstagvormittag heißt nun FP2. Damit ist der Zeitplan der Grand-Prix-Wochenenden unverändert geblieben, aber Fahrer und Teams können es gemütlicher angehen lassen, und die Fahrer müssen sich weniger Risiko aussetzen.

Sieg der Vernunft

Die besten Zeiten wurden ohnehin fast ausnahmslos im zweiten Freitagstraining erzielt, nun könnte man bis dahin vielleicht sogar mehr Daten haben, da in FP1 mehr Zeit bleibt, Dinge auszuprobieren und an der Abstimmung zu arbeiten. Die neue Regel gilt bereits beim britischen Grand Prix in Silverstone am übernächsten Wochenende.

Sicherlich wird dies nicht alle Probleme, die die diesjährige Saison mit sich gebracht hat, lösen, aber zumindest wurde das Risiko etwas gesenkt, dass sich so viele Fahrer verletzen könnten, dass die letzten GPs des Jahres nur noch mit einem Teil der weltbesten Fahrer bestritten werden können. Es war ja bereits erschreckend, wie viele Fahrer sich in der ersten Saisonhälfte verletzt haben. Und nach der Sommerpause stehen zwölf Grands Prix innerhalb von 17 Wochenenden an, was eine bisher noch nie dagewesene Belastung für alle Beteiligten darstellt. So hat schließlich zumindest in diesem recht leicht umzusetzenden Punkt die Vernunft gesiegt. ■

POLARITY PHOTO

Freitags wieder freies Training: So bleibt auch mehr Zeit, Dinge auszuprobieren

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MotoGP

Gespenst geht um

Das Gerücht um ein KTM-Superteam mit Marc Márquez und Pedro Acosta hat neue Nahrung bekommen. Wenn es wahr würde, käme das einem Erdbeben gleich.

Von: **Imre Paulovits**

KTM hat ein Luxusproblem: Sie haben für 2024 fünf hochkompetente MotoGP-Fahrer, aber derzeit nur vier Plätze. Die Möglichkeit eines zusätzlichen Satellitenteams hatte sich sehr früh aufgetan, zumal klar zu sehen war, dass Marc Márquez in seiner Situation bei Repsol-Honda nicht glücklich ist und der spanische Mineralöl-Multi bereits vor 15 Jahren Sponsor des Spaniers auf einer KTM bei den 125ern war. Doch mittlerweile hat die Dorna klargestellt, dass es 2024 kein zwölftes MotoGP-Team geben wird. Ein Interview mit KTM-CEO Stefan Pierer hat aber nun die Gerüchteküche neu befeuert, als dieser sagte, man würde alles dafür tun, ein zusätzliches Satelliten-Team zu bekommen. Und da bleibt eigentlich nur LCR. Das Team von Lucio Cecchinello ist zwar, seit es 2006 mit Casey Stoner in die MotoGP aufgestiegen ist, mit Honda verbandelt, doch ein günstigeres Paket der Österreicher wäre sicher eine Verlockung. Für Honda wäre es der Supergau, gleich zwei Top-Fahrer und ein Team zu verlieren. Es wird gemunkelt, dass Álex Rins für nächstes Jahr bereits mit Yamaha verhandelt. Es ist nur fraglich, was an all den Gerüchten dran ist und ob die Dorna nicht gegensteuert. Ohnehin hat Cecchinello beteuert, dass er einen Vertrag mit Honda für 2024 habe und diesen respektiere. ■

GOLD&GOOSE

Marc Márquez und Pedro Acosta: Gemeinsames KTM-Team überhaupt möglich?

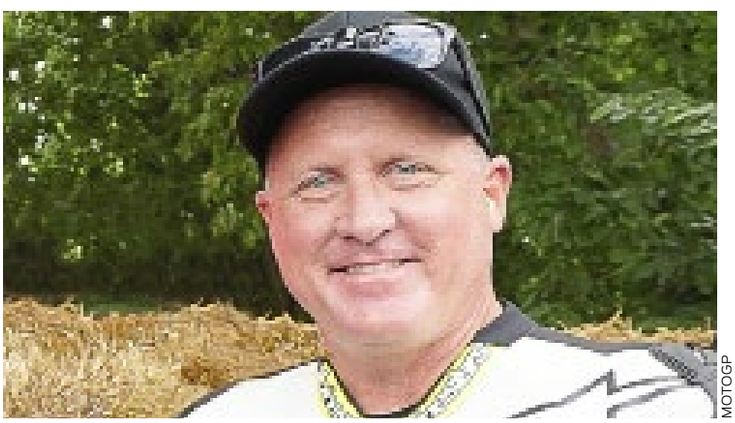
MotoGP

Junior wurde 50

Kenny Roberts jr. stand immer im Schatten seines großen Vaters und konnte sich nie von seinem Beinamen lösen, wurde aber schließlich selbst 500er-Weltmeister. Am 25. Juli wurde er 50 Jahre alt.

Von: **Imre Paulovits**

So sehr Kenny Roberts seinem Sohn Kenny jr. bei dessen Karriere geholfen hat, so sehr stellte er ihn auch unter Druck. Er hatte es ihm aber auch gleich unverblümt gesagt: „Du musst dir immer im Klaren darüber sein, dass du nie so gut wirst wie ich“, gab er ihm mit auf den Weg. Doch mit all den Möglichkeiten, die der damals mächtigste Teamchef der Motorrad-WM bieten konnte, wuchs der Junior zu einem Top-Fahrer heran, der, nachdem er das Team seines Vaters verlassen hatte und zu Suzuki gegangen war, all das Gelernte nutzen konnte und 2000 schließlich 500er-Weltmeister bei den Blauen wurde. Kenny Roberts jr. fuhr bis Ende 2007, dann zog er sich ins Privatleben zurück. Im Gegensatz zu seinem berühmten Vater engagierte er sich nicht weiter im Rennsport, sondern kümmerte sich ganz um seine Familie. Erst beim Goodwood Festival of Speed vor zwei Wochen war er wieder im Sattel zu sehen. Herzlichen Glückwunsch zum 50., Kenny jr.! ■



MOTOGP

Kenny Roberts jr.: Erst neulich in Goodwood wieder Motorrad gefahren

NACHRICHTEN

MOTOGP

Sommerzeit, Hochzeit: VR46-Pilot Luca Marini hat die Sommerpause genutzt und am Wochenende seine Freundin Marta Vincenzi geheiratet, genau wie Álex Rins seine Verlobte Alexandra Pérez. Der LCR-Honda-Pilot musste dabei allerdings seinen Verletzungen Tribut zollen: Er kam im Rollstuhl und bewegte sich während der Zeremonie mit Krücken. Joan Mir und seine Frau Alejandra López sind da bereits einen Schritt weiter als die beiden anderen MotoGP-Paare. Am Wochenende kam Sohn Joan Jr. zur Welt.

MOTOGP/ENDURANCE-WM

Álex Rins wird auch beim britischen Grand Prix in Silverstone fehlen. Honda will für ihn Iker Lecuona aufbieten, nur schlittern sie damit von einem Problem ins andere: Lecuona sollte zusammen mit Xavie Vierge und Tetsuta Nagashima den Sieg beim 8-Stunden-Rennen von Suzuka für das Honda-Werksteam verteidigen, das zum gleichen Zeitpunkt auf der anderen Seite des Erdballs stattfindet. Statt Lecuona müsste wohl wieder der 33-jährige Takumi Takahashi einspringen, der letztes Jahr mit Lecuona und Nagashima den Sieg der Werks-Honda sicherstellte. Takahashi hat den Klassiker bereits 2010, 2013, 2014 und 2022 gewonnen.

MOTOGP

Nach seinen KTM-Kollegen Dani Pedrosa, Ducatis Michele Pirro und HRC-Testpilot Stefan Bradl wird nun auch Yamaha-Testfahrer Cal Crutchlow einen Wildcard-Einsatz bestreiten. Yamaha hat bekannt gegeben, dass der 37-jährige Brite beim Heim-GP in Motegi an den Start gehen wird. Der dreifache MotoGP-Sieger ist in diesem Jahr noch bei keinem Rennen am Start gewesen, dafür hatte er letztes Jahr die RNF-Yamaha bei den letzten sechs Grands Prix eingesetzt, nachdem Andrea Dovizioso vorzeitig zurückgetreten war.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Das gibt es nur in Schleiz: Laufsieger Florian Alt beim Shakehands

EISELE

Ganz große Party

Schleiz war wieder eine Reise wert. Nirgendwo sonst wird das Rennwochende zu so einer großen Party. Florian Alt baute seinen Vorsprung in der IDM-Superbike-Wertung aus, und Ilya Mikhalchik feierte seinen dritten Saisonsieg.

Von: **Anke Wieczorek**

Die Dominanz von Ilya Mikhalchik im Qualifying war erdrückend. Mit 0,685 Sekunden Vorsprung führte er die Zeitenliste vor Leandro Mercado und Florian Alt an. Der Ukrainer war nur eine Zehntelsekunde über der letztjährigen Rekordzeit von 1.23,3 min von Markus Reiterberger geblieben. Kein einziger Fahrer hatte eine Chance gegen den BMW-Fahrer. Im Team von Florian Alt gab es lange Gesichter. „Wir müssen noch am Setup der Honda arbeiten und die Gabeleinstellungen ändern. Wir müssen noch zwei bis drei Zehntelsekunden finden und es dem Flo so angenehm wie möglich machen auf der schweren Strecke“, grübelte Teamchef Jens Holzhauer.

Nur wenige Stunden später konnte sich Alt von den 32 000 Zuschauern, die an Deutschlands einzigartige Naturrennstrecke gepilgert waren, abklatschen und als Sieger des ersten Laufes feiern lassen. Es war ein gigantisches Spektakel vor den voll besetzten Tribünen auf dem Buchhübel. Die IDM war der sportliche Höhepunkt der Aktivitäten zum 100-jährigen Bestehen der Rennstrecke.

Hannes Soomer hatte den besten Start im ersten Lauf. Er schoss vom vierten Platz aus an die Spitze. Mikhalchik verlor dagegen etliche Plätze und wurde praktisch durchgereicht. Nach der ersten Runde kamen Soomer, Alt, Mercado, Mackels, Finsterbusch und Mikhalchik gebündelt zurück. In der sechsten Runde wollte Mikhalchik den gleichen Trick, den er angewandt hatte, um Finsterbusch zu überholen, auch bei Mackels anwenden, legte aber zu eng um, und das ging schief. Mikhalchik rappelte in den Kies, konnte die BMW zwar abfangen, verlor aber nochmals Plätze und reihte sich als Zwölfter wieder ein. Seine Aufholjagd ging nun also von vorne los. Finsterbusch wiederum nutzte die Hakelei zwischen Mikhalchik und Mackels aus, um Vierter zu werden.

EISELE

Dritter Sieg: Ilya Mikhalchik

Zur Halbzeit war Mikhalchik Neunter, aber mit zehn Sekunden Rückstand zur Spitze. Er befand sich in einer Sackgasse. Finsterbusch war inzwischen an Mercado vorbeigezogen und Alt an Soomer. Das GERT56-Team mit Finsterbusch, Jähnig und Hobelsberger hatte sich extra für Schleiz einen Riding Coach geordert und Peter Sebestyen aus der Supersport-WM engagiert. Normalerweise macht Sebestyen den Job im Northern Talent Cup. Da die Nachwuchsklasse an diesem Wochenende aber nicht fuhr und der Ungar Zeit hatte, schlug er beim IDM-Angebot zu. „Allein schon die Videos zum Vergleich helfen uns weiter“, so Hobelsberger, der sich ohne ausgiebige Trainingsvorbereitung zwischen Solaranlage und Kornfeld in Schleiz schwertat.

Finsterbusch jedenfalls raste als Zweiter aufs Podium. Ein Jahr nach seinem schweren Sturz auf der Strecke war er wieder zurück.

Um den ersten Platz ging es zwischen Alt und Soomer hart zur Sache. Schulter an Schulter kämpften sie um den Sieg. Soomer musste dabei in die Wiese, fiel auf den vierten Platz zurück, überholte aber bis zum Zielstrich noch Mercado und wurde Dritter. Florian Alt feierte seinen ersten Superbike-Sieg auf der umfassend herausfordernden Strecke in Schleiz erschöpft, aber glücklich: „Die letzten Runden waren auch körperlich sehr anstrengend.“ Das Publikum an der Strecke flippte aus und reichte Alt und allen anderen, die am Streckenrand anhielten, die Hände. Mikhalchik blieb nicht stehen, obwohl er sich noch bis auf den fünften Platz nach vorn gekämpft hatte. Das Aushängeschild des BCC alpha Van Zon Racing Teams hatte nach dem Rennen die Nase voll.

Das zweite Rennen wurde zur Glanznummer des Ukrainers. Er siegte mit fast zehn Sekunden Vorsprung vor Leandro Mercado, der Kawasaki den ersten Podiumsplatz in der laufenden Saison bescherte. Alt und Soomer waren durch den Reverse Grid lange im Feld eingekesselt. In der vorletzten Runde trickste Alt den bis dato Dritten Finsterbusch mit einer anderen Linie als zuvor aus und nahm seinen Platz ein.

Was ist die Bilanz des Wochenendes? Alt hat jetzt so viele Punkte auf dem Konto, dass er in zwei Wochen beruhigt zur Langstrecken-WM nach Suzuka fahren kann. Auch wenn Soomer bei der Terminüberschneidung mit der IDM auf dem Red Bull Ring zweimal gewinnt, bleibt Alt Führender in der Gesamtwertung.

Ilya Mikhalchik, der ebenfalls in Suzuka sein wird, spülte sein dritter Saisonsieg auf den zweiten Platz in der Tabelle.

Was ebenfalls zu erwähnen ist: Der IDM-Vierte Bastien Mackels ist nicht mehr nur die Vertretung des verletzten Rob Hartog, sondern nach Gesprächen mit Yamaha Benelux jetzt permanenter Fahrer im Team SWPN. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

EISELE

IDM Supersport

Bald aufgeholt

Melvin van der Voort ist nicht zu stoppen. Bis er Gesamt-Erster ist, dürfte es eine Frage der Zeit sein.

Während der Niederländer Melvin van der Voort im ersten Rennen das Weite suchte, blieb das Feld konstant in gleichem Abstand zusammen. Andreas Kofler behauptete sich auf dem zweiten und Thomas Gradinger auf dem dritten Platz. Bis Twan Smits in der achten Runde den Hammer auspackte und sich beide Österreicher zurechtlegte. Inzwischen war auch Martin Vugrinec nach vorn gekommen, der zum Schluss Dritter wurde. Er habe seinen ersten Podiumsplatz nach seinem IDM-Comeback allerdings eher erwartet, meinte der Kroate selbstbewusst. Im zweiten Lauf ging Vugrinec in der Einführungsrunde zu Boden. Gradinger kam in der zweiten Kurve fast zu Sturz und konnte seine Yamaha nur mit einer akrobatischen Einlage abfangen. Smits musste durch den Kies und fiel auf P19 zurück. Van der Voort und Kofler setzten sich derweil ab. Gradinger schaffte es zum Schluss auch aufs Podium. Smits wurde Zehnter und hat so viel an seinem Vorsprung in der Gesamtwertung eingebüßt, dass Melvin van der Voort seine zwei Stürze in Oschersleben, durch die er weit zurückgefallen war, fast schon ausgemerzt hat. ■ AWI

NACHRICHTEN

IDM: MINISTERPRÄSIDENT

Bodo Ramelow, Ministerpräsident des Freistaates Thüringen, hat sich persönlich für den Ausbau des Schleizer Dreiecks und den Tourismus in der Umgebung stark gemacht. Der Motorsportbegeisterte Politiker überreichte am Sonntag bei der Siegerehrung Pokale und bedankte sich auch bei IDM-Organisator Motor-Presse Stuttgart, dass die Rennen auf der Strecke weitergehen.

IDM SIDECAR: REGEL GREIFT

Nur drei der sieben anwesenden Gespann-Teams wurden im zweiten Lauf gewertet. Das Rennen wurde aufgrund einer Kollision abgebrochen und nach der Fünf-Minuten-Regel entschieden, bei der die Fahrer wieder am Start hätten stehen müssen. Da das Rennen nur knapp über die Hälfte ging, bekamen die Sieger nur die Hälfte der Punkte.

IDM SSP 300: ERSTES MAL

Für den 17-jährigen Philipp Tonn war Lauf 1 das erste Rennen auf dem Schleizer Dreieck, sein erster Podiumsplatz und Sieg in der IDM als auch der erste Einsatz auf seiner brandneuen KTM RC 390 R. Walid Khan, Sieger in Lauf 2, hat eine Wildcard für den Supersport 300-WM-Lauf nächste Woche in Most.

ERGEBNIS IDM SUPERBIKE

Schleiz (D): 23.07.2023; 7. IDM-Lauf; 68,49 km über 18 Runden; 20 Fahrer gestartet, 19 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Florian Alt (D)	Honda	25.35,543 min
2.	Toni Finsterbusch (D)	BMW	+1,492 s
3.	Hannes Sommer (EST)	Honda	+2,337 s
4.	Leandro Mercado (RA)	Kawasaki	+3,763 s
5.	Ilya Mikhalchik (UA)	BMW	+8,418 s

Schleiz (D): 23.07.2023: 8. IDM-Lauf; 68,49 km über 18 Runden; 20 Fahrer gestartet, 20 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Ilya Mikhalchik (UA)	BMW	25.26,087 min
2.	Leandro Mercado (RA)	Kawasaki	+9,983 s
3.	Florian Alt (D)	Honda	+13,848 s
4.	Toni Finsterbusch (D)	BMW	+13,924 s
5.	Jan-Ole Jähnig (D)	BMW	+18,638 s

PUNKTESTAND

1.	Alt	182 Punkte
2.	Mikhalchik	111
3.	Soomer	106
4.	Mackels	93
5.	Hobelsberger	92
6.	Finsterbusch	80
7.	Steinmayr	64
8.	Kovacs	58
9.	Mercado	56
10.	Schmidt	52
11.	Jähnig	47
12.	Kartheininger	42
13.	Krzemien	41
14.	Leonov	34
15.	Fröde	17

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT

Schleiz (D): 22.07.2023: 7. IDM-Lauf; 57,075 km über 15 Runden; 20Fahrer gestartet, 20 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Melvin van der Voort (NL)	Yamaha	21.59,168 min
2.	Twan Smits (NL)	Yamaha	+3,370 s
3.	Martin Vugrinec (CRO)	Yamaha	+5,508 s
4.	Thomas Gradinger (A)	Yamaha	+5,669 s
5.	Andreas Kofler (A)	Yamaha	+11,146 s

Schleiz (D): 23.07.2023: 8. IDM-Lauf; 49,465 km über 13 Runden, 20 Fahrer gestartet, 18 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Melvin van der Voort (NL)	Yamaha	19.09,192 min
2.	Andreas Kofler (A)	Yamaha	+3,625 s
3.	Thomas Gradinger (A)	Yamaha	+10,024 s
4.	Luca de Vleeschauwer (B)	Kawasaki	+12,619
5.	Leon Orgis (D)	Yamaha	+13,586 s

PUNKTESTAND

1.	Smits	136 Punkte
2.	Van der Voort	129
3.	Kofler	109
4.	Gradinger	78
5.	De Vleeschauwer	75
6.	Orgis	55
7.	Prasek	52
8.	Merckelbagh	52
9.	Beinlich	52
10.	Stadelmann	40
11.	Rörig	36
12.	Kocourek	35
13.	Raemy	28
14.	Vugrinec	27
15.	Zuda	27

ERGEBNIS IDM SUPERSPORT 300

Schleiz (D): 22.07.2023, 7. IDM-Lauf; 26,635 km über 7 Runden; 31 Fahrer gestartet, 28 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Philipp Tonn (D)	KTM	11.24,671 min
2.	Lennox Lehmann (D)	KTM	+0,064 s
3.	Inigo Iglesias (E)	Kawasaki	+0,259 s
4.	Walid Khan (NL)	KTM	+0,398 s
5.	Dustin Schneider (D)	KTM	+0,641 s

Schleiz (D): 23.07.2023, 8. IDM-Lauf; 45,66 km über 12 Runden; 30 Fahrer gestartet, 28 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Walid Khan (NL)	KTM	19.39,293 min
2.	Lennox Lehmann (D)	KTM	+1,331 s
3.	Ruben Bijman (NL)	Yamaha	+1,984 s
4.	Troy Alberto (RP)	Kawasaki	+2,603 s
5.	Ferre Fleerackers (B)	Kawasaki	+2,659 s

PUNKTESTAND

1.	Khan	134 Punkte
2.	Iglesias	131
3.	Schneider	104
4.	Lehmann	85
5.	Fleerackers	75
6.	Tonn	74
7.	Svoboda	72
8.	Bijman	68
9.	Geiger	63
10.	Siebdrath	52
11.	Szamado	44
12.	Alberto	42
13.	Svendsen	32
14.	Molenaar	31
15.	Beekmans	29

ERGEBNIS IDM SIDECAR

Schleiz (D): 22.07.2023; 5. IDM-Lauf; 41,855 km über 11 Runden; 7 Fahrer gestartet, 7 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Sattler/Schmidt (D/D)	Yamaha	17.19,342 min
2.	Peugeot/Peugeot (F/F)	Yamaha	+4,040 s
3.	Göttlich/Krieg (D/D)	Yamaha	+8,141 s
4.	Wirth/Lüttke (D/D)	Yamaha	+11,352 s
5.	Kimeswenger/Sedlacek (A/CZ)	Yamaha	+35,187 s

Schleiz (D): 23.07.2023; 6. IDM-Lauf; 41,855 km über 11 Runden; 7 Fahrer gestartet, 3 gewertet

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Peugeot/Peugeot (F/F)	Yamaha	17.24,243 min
2.	Zimmermann/Mahl (D/D)	Yamaha	+32,696 s
3.	Kimeswenger/Sedlacek (A/CZ)	Yamaha	+33,095 s

PUNKTESTAND

1.	Sattler	120 Punkte
2.	Göttlich	88
3.	Peugeot	77,5
4.	Kimeswenger	61
5.	Zimmermann	54
6.	Cable	48
7.	Remse	27
8.	Vinet	27
9.	Archer	24
10.	Schwegler	10

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Gespann-WM

Rolf Steinhausen 80

Rolf Steinhausen wurde zweimal Gespann-Weltmeister und blieb der Sidecar-Szene noch weit nach seinem Rücktritt verbunden. Am 27. Juli wird der Nümbrechter 80 Jahre alt.

Von: **Imre Paulovits**

Rolf Steinhausen hatte in seiner aktiven Zeit Geschichte geschrieben, als er 1975 mit einem König-Bootsmotor erster Zweitakt-Weltmeister bei den Gespannen wurde. Gemeinsam mit seinem Beifahrer Josef Huber verteidigte er ein Jahr später seinen Titel. In dem damals ausgebrochenen Krieg um die beste Technik bei den Dreirädern musste er sich zwar George O'Dell, Rolf Biland und Bruno Holzer geschlagen geben, doch in der konventionellen Gespannklasse wurde er 1979 noch einmal Vizeweltmeister hinter Rolf Biland. Er fuhr noch bis Ende 1989 und gewann die Deutsche Meisterschaft 1985 und '86.

Doch auch nach seinem Rücktritt konnte Steinhausen nicht ohne die Dreiräder leben und unterstützte die Szene, wo er nur konnte. Zunächst nahm er Ralph Bohnhorst unter die Fittiche, später wurde sein Sohn Jörg sechsfacher Deutscher Meister bei den Gespannen. Er half auch Marcel Schrötter zu dessen Anfangszeit. Der rüstige Rheinländer war bis letztes Jahr aktiv in der Gespann-Szene involviert und blieb ein unermüdlicher Fürsprecher seines Sports. Obwohl in diesem Jahr auch sein Sohn Mike die Leitung des Teams mit Payne/Rousseau übernommen hat, kommt er gelegentlich zu den Rennen. ■

STEINHAUSEN

Rolf Steinhausen: Der zweifache Weltmeister und Kumpel vieler wird 80

Gespann-WM

Ralph Bohnhorst 60

Ralph Bohnhorst gewann eine Europameisterschaft, einen Grand Prix und fünf Deutsche Meisterschaften bei den Dreirädern. Am 28. Juli wird er 60 Jahre alt.

Von: **Imre Paulovits**

Just in dem Jahr, in dem Rolf Steinhausen seinen Helm an den Nagel hängte, wurde Ralph Bohnhorst Gespann-Europameister, und fortan wurde er vom Altmeister unterstützt. Aber so richtig Geschichte geschrieben hat Bohnhorst am 26. Mai 1991, als er den WM-Lauf auf dem Hockenheimring gewinnen konnte und so nach Ralf Waldmann und Helmut Bradl den dritten deutschen Sieg an diesem Tag sicherstellte. Für eine Weile war Bohnhorst in der Deutschen Meisterschaft unschlagbar und gewann zwischen 1990 und 1996 fünf Meistertitel.

Auch geschäftlich war Bohnhorst erfolgreich. Neben einem Ducati-Geschäft war er auf höchster Ebene bei Shell beschäftigt, ist bis heute Geschäftsführer der Motorsportarena Oschersleben und in der Straßenkommission der FIM aktiv. Aber das Fahren kann er nicht lassen: Bohnhorst ist mit 325 km/h Inhaber des Geschwindigkeitsrekordes für Gespanne, in diesem Sommer will er ihn in Bonneville auf über 400 km/h erhöhen. „In eine Richtung sind wir bereits 440 km/h gefahren." ■

MAO

Ralph Bohnhorst: Auch mit 60 Jahren noch ein vielbeschäftigter Mann

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM

Das für den 13. bis 15. Oktober im argentinischen Villicum geplante WM-Finale musste abgesagt werden. Derzeit finden sowohl auf Landesebene als auch in der Region Wahlen statt, die neue Regierung wird gerade zu der Zeit des Rennens ihr Amt antreten, und so wurde zwischen dem Veranstalter, der Dorna und der FIM die Absage der Veranstaltung vereinbart. Die WM soll aber nicht gekürzt werden, es wird nach einer Ersatz-Veranstaltung gesucht, deren Ort und Zeitpunkt demnächst bekannt gegeben werden soll.

SUPERBIKE-WM

BSB-Champ Bradley Ray, der im zweiten Rennen von Imola erstmals sein wirkliches Potenzial im WM-Feld aufblitzen ließ, wird am Wochenende in Most nicht daran anknüpfen können. Wegen einer schon älteren Schulterverletzung, die neu aufgeflammt und schlimmer geworden ist, ließ sich der 26-Jährige diese Woche in seiner Heimat operieren und will am 10. September in Magny-Cours wieder einsatzbereit sein.

SUPERSPORT-WM

Erstmals in diesem Jahr gelangen Maximilian Kofler in Imola mit dem 13. Platz im zweiten Rennen WM-Punkte. Zuvor hatte der Oberösterreicher lange mit Armpump zu kämpfen gehabt. „Es waren keine leichten letzten Wochen für mich. Noch immer habe ich damit zu kämpfen. Von dem her sind die Punkte echt Balsam für meine Seele", so der 22-Jährige aus Attnang-Puchheim. „ In Imola waren die Schmerzen nicht so extrem wie in den Rennen zuvor, daher war dieses Ergebnis überhaupt möglich. Es war bei der Hitze echt ein Überlebenskampf, der sich im zweiten Rennen aber bezahlt gemacht hat." Nun will Kofler alles dransetzen, dass er in Most an diesen Erfolg anknüpfen kann.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • **Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus** • **Tolles Extra dazu**

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WASNER

MXGP-Start: Fernández (#70) zieht den Holeshot vor Seewer (#91) und Prado (#61)

„Krieg im Sand“

Kawasaki-Pilot Romain Febvre gewann den dramatischen Sandklassiker in Lommel und damit seinen vierten GP in Folge. Der Franzose rutschte erneut ein Stück näher an den Tageszweiten und WM-Leader Jorge Prado heran. Glenn Coldenhoff hielt die holländische Fahne auf Podiumsplatz 3 hoch. In der MX2-Klasse war Lokalheld Jago Geerts das Maß aller Dinge, während WM-Spitzenreiter Andrea Adamo eine bittere Niederlage kassierte. Simon Längenfelder fuhr als Tagesdritter in die Phalanx der Belgier.

Von: **Frank Quatember**

Es gibt Sand, und es gibt Lommel“, beschrieb der charismatische TV-Kommentator und ehemalige WM-Pilot Paul Malin die Mutter aller Sandstrecken. MX2-Spitzenreiter Andrea Adamo sprach sogar von „Krieg in den Sandwellen“ und sollte recht behalten. Für den Großen Preis von Flandern bekam die weltberühmte Sandwüste ein völlig neues Layout, was nach Meinung von Fahrern und Experten das Tempo insgesamt deutlich verlangsamte. Trotzdem gab es zahlreiche Stürze an beiden Renntagen. Die Marschroute für Erfolg in Lommel hieß also unbedingt sitzen bleiben! Im Qualifying gelang das Glenn Coldenhoff perfekt – zehn Punkte gingen in die Niederlande.

Erster Holeshot für Seewer

In der Nacht zum Sonntag regnete es, was den Sand kompakter und die Strecke nahezu perfekt machte. Beim neu designten Start war zunächst dem Bülacher Jeremy Seewer das Glück hold, der die Werks-Yamaha als Erster über die Holeshot-Linie bugsierte. Jorge Prado hatte dagegen Probleme, sich in Kurve 1 zurechtzufinden, und musste als Sechster

> „Meine Kraft war alle. Aber das gilt nicht für die WM. Ich bleibe dran!“
>
> MXGP-Sieger Romain Febvre

das Rennen aufnehmen. Einen Schreckmoment hielt die Startrunde für Rückkehrer Tim Gajser bereit: Der Weltmeister stürzte und verbrannte sich dabei die Hand am glühend heißen Titanium-Auspuff seiner Honda. Aua!

Romain Febvre attackierte unglaublich aggressiv, ließ Seewer stehen und machte sich auf die Verfolgung des Führenden, Glenn Coldenhoff. In Runde 4 war es so weit. Febvre erhöhte den Druck auf den Holländer und übernahm leichtfüßig die Spitze. Um Platz 3 stritten sich die Markenkollegen Calvin Vlaanderen und Seewer, das kostete Zeit und brachte den Galizier Prado wieder zurück ins Geschäft. So eine Chance ließ sich der GasGas-Star nicht entgehen.

„The Golden Boy“ passierte Seewer, der kurz in den Sand musste, und nach langem Kampf drei Runden vor Ultimo auch den zu diesem Zeitpunkt Drittplatzierten, Vlaanderen.

Drama in Lauf 2

Aus deutscher Sicht fuhr Maximilian Spies auf der Kosak-KTM ein glänzendes Rennen, lag zeitweise auf Rang 8 im Werksfahrer-Bereich und erreichte das Ziel auf einem achtbaren Platz 12.

Der zweite Lauf versprach Drama und hielt alles. Rubén Fernández gelang sein erster MXGP-Holeshot, doch Landsmann Prado explodierte förmlich in Runde 1 und zog sofort einige Motorradlängen davon. Febvre dagegen wurde eingeklemmt und erlebte den Alltag der Privatfahrer: „Es war Chaos pur in den ersten Kurven, jeder gegen jeden“, so der Franzose. Er nahm jenseits der Top 20 den Kampf an und kassierte mit glänzender Technik und einem unglaublichen Speed Fahrer um Fahrer.

Zur Rennhälfte lag Febvre auf Rang 4, vor sich das Yamaha-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Factory-Duo Coldenhoff und Seewer. Na und? Febvre machte einfach weiter Dampf, flog förmlich an den beiden Blauen vorbei und griff in der Schlussphase sogar noch Prado an. Aber umsonst.

„Meine Kraft war alle“, erklärte Febvre. „Aber das gilt nicht für die WM, ich bleibe dran!“ Ein wahrhaft weltmeisterlicher Auftritt des Mannes in Grün. Und es war auch Febvre, der für den letzten Akt des Wochenendes sorgte. Die Technik streikte bei der Siegerehrung, und der tollkühne Franzose stimmte kurzerhand bei strömendem Regen selbst die Marseillaise an. Was für ein Moment!

Die MX2-Klasse dominierte Jago Geerts, der sich beim dritten GP-Gewinn hintereinander in bestechender Form zeigte. Nach dem Startsieg in Lauf 1 zog der Belgier auf und davon, gefolgt vom erst 16-jährigen Landsmann Lucas Coenen. Simon Längenfelder kam glänzend aus dem Gatter, wurde aber in Kurve 1 zu weit herausgetragen. Der GasGas-Pilot fand schnell das Hinterrad von Andrea Adamo, konnte den Italiener problemlos in Runde 2 passieren und fuhr Platz 3 ebenso leichtfüßig nach Hause. Das Duell der Generationen an der Spitze entschied Geerts nach sehenswerten Zweikämpfen letztlich klar für sich. Auch in Lauf 2 fand Geerts sofort die Ideallinie, im Schatten folgten Adamo und Längenfelder. Das Glück des Italieners war damit aufgebraucht. Der WM-Leader nahm zwei Sandproben und brachte die Werks-KTM nur auf Rang 13 in das Ziel.

Längenfelder lange auf P2

Simon Längenfelder lag lange Zeit sicher auf Rang 2, bis er unglücklich zu Fall kam und kurz darauf Lucas Coenen am Deutschen vorbeiging. „Schade, aber ich habe gezeigt, dass ich Sand fahren kann“, freute sich der Franke trotzdem. Außerdem kletterte der 19-Jährige um einen Platz auf Rang 6, während Sandkönig Geerts den Abstand in der WM auf Adamo auf nur noch 13 Punkte verkürzte. Pechvögel des Wochenendes waren der Holländer Kay de Wolf (Husqvarna), der sich unter der Woche beim Training verletzte und in Lommel in Lauf 1 ausschied, sowie Thibault Benistant (Yamaha), der zwar das Qualifying-Race fuhr, aber am Rennsonntag passen musste.

Zum Gesundheitszustand des WM-Dritten Kay de Wolf gab es zu Redaktionsschluss (Montag) noch keine Information. ■

WASNER

Vierter MXGP-Sieg in Folge: Romain Febvre (Kawasaki)

WASNER

Dritter GP-Sieg, 13 Punkte Rückstand: Jago Geerts (Yamaha)

MOTOCROSS-GP FLANDERN/MXGP

Lommel (B): 23. Juli, 13. WM-Lauf,
Wetter: wechselhaft, 18 Grad. **1. Lauf:** 28 Fahrer gestartet, 28 gewertet, 16 Runden à 1,850 km (= 29,600 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	16	35.24,776 min = 50,151 km/h
2.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	16	+ 13,310 s
3.	Jorge Prado (E)	GasGas	16	+ 17,629 s
4.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	16	+ 18,909 s
5.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	16	+ 24,623 s
6.	Alberto Forato (I)	KTM	16	+ 1.19,883 min
7.	Jeremy V. Horebeek (B)	Honda	16	+ 1.22,943 min
12.	Maximilian Spies (D)	KTM	16	+ 1.39,396 min
18.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	15	+ 1 Runde
20.	Tom Koch (D)	KTM	15	+ 1 Runde

Lommel (B): 23. Juli, 13. WM-Lauf,
Wetter: wechselhaft, 18 Grad. **2. Lauf:** 27 Fahrer gestartet, 27 gewertet, 16 Runden à 1,850 km (= 29,600 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jorge Prado (E)	GasGas	16	35.38,681 min = 49,825 km/h
2.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	16	+ 6,549 s
3.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	16	+ 8,576 s
4.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	16	+ 10,909 s
5.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	16	+ 32,123 s
6.	Rubén Fernández (E)	Honda	16	+ 39,668 s
7.	Alberto Forato (I)	KTM	16	+ 43,613 s
14.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	16	+ 1.35,407 min
15.	Maximilian Spies (D)	KTM	16	+ 1.41,023 min
17.	Tom Koch (D)	KTM	16	+ 1.52,786 min

WM-STAND MXGP

1.	Jorge Prado	665 Punkte
2.	Romain Febvre	566
3.	Jeremy Seewer	506
4.	Rubén Fernández	481
5.	Glenn Coldenhoff	480
6.	Calvin Vlaanderen	444
7.	Jeffrey Herlings (NL)	386
9.	Valentin Guillod (CH)	276
19.	Tom Koch	110
20.	Maximilian Spies	87

1.	GasGas	671 Punkte
2.	Yamaha	654
3.	Kawasaki	582

MOTOCROSS-GP FLANDERN/MX2

Lommel (B): 23. Juli, 13. WM-Lauf,
Wetter: wechselhaft, 18 Grad. **1. Lauf:** 35 Fahrer gestartet, 35 gewertet, 16 Runden à 1,850 km (= 29,600 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	16	35.17,877 min = 50,315 km/h
2.	Lucas Coenen (B)	Husqvarna	16	+ 7,597 s
3.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	16	+ 25,306 s
4.	Andrea Adamo (I)	KTM	16	+ 51,511 s
5.	Liam Everts (B)	KTM	16	+ 54,335 s
6.	Andrea Bonacorsi (I)	Yamaha	16	+ 57,784 s
7.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	16	+ 1.03,826 min
8.	Oriol Oliver (E)	KTM	16	+ 1.08,473 min
9.	Rick Elzinga (NL)	Yamaha	16	+ 1.21,219 min
19.	Jan Krug (D)	Husqvarna	15	+ 1 Runde

Lommel (B): 23. Juli, 13. WM-Lauf,
Wetter: wechselhaft, 18 Grad. **2. Lauf:** 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 16 Runden à 1,850 km (= 29,600 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	16	35.28,603 min = 50,061 km/h
2.	Lucas Coenen (B)	Yamaha	16	+ 20,636 s
3.	Simon Längenfelder(D)	GasGas	16	+ 39,030 s
4.	Liam Everts (B)	KTM	16	+ 50,215 s
5.	Rick Elzinga (NL)	Yamaha	16	+ 1.13,586 min
6.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	16	+ 1.18,723 min
7.	David Braceras (E)	Kawasaki	16	+ 1.35,344 min
8.	Isak Gifting (S)	GasGas	16	+ 1.41,969 min
9.	Ivano Van Erp NL)	Yamaha	16	+1.45,877 min
19.	Jan Krug (D)	Husqvarna	15	+ 1 Runde

WM-STAND MX2

1.	Andrea Adamo	564 Punkte
2.	Jago Geerts	551
3.	Kay de Wolf (NL)	501
4.	Liam Everts	487
5.	Thibault Benistant (F)	462
6.	Simon Längenfelder	438
7.	Roan van de Moosdijk (NL)	433
8.	Lucas Coenen	425
19.	Marcel Stauffer	52
24.	Mike Gwerder	45

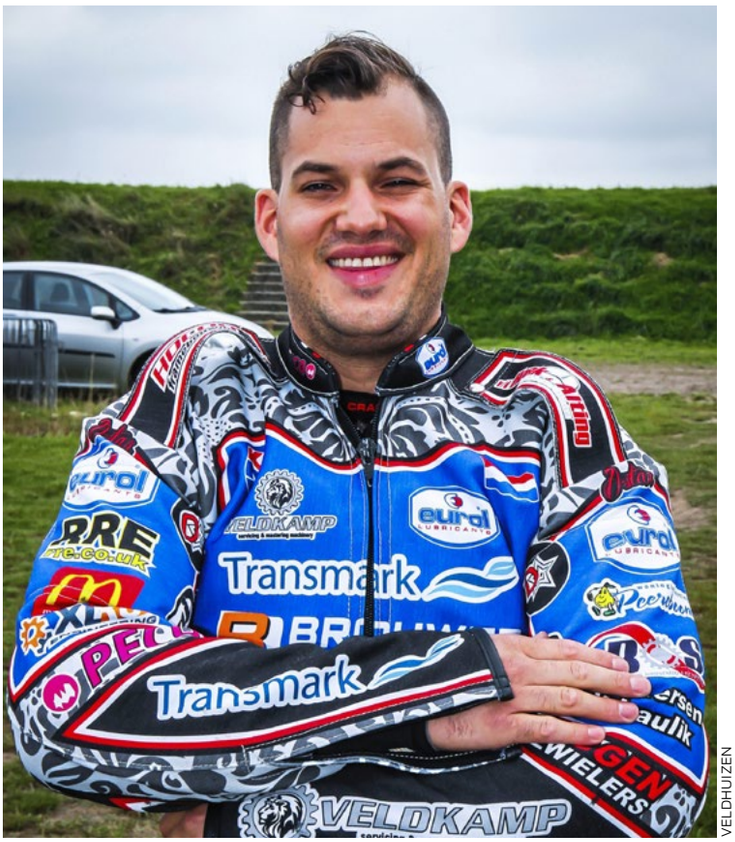
1.	Yamaha	694 Punkte
2.	Husqvarna	643
3.	KTM	617

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Bahnsport ein Teil meines Lebens“

In den Jahren 2013 bis 2017 galt Jannick de Jong als bester Langbahnfahrer der Welt. 2017 wurde seine Karriere durch den niederländischen Verband gestoppt, der eine vierjährige Doping-Sperre über ihn verhängte. Im letzten Jahr kehrte De Jong zurück in den Sattel seiner Langbahnmaschine und findet mit 36 Jahren nun langsam wieder den Weg zurück in die Weltspitze. MSa sprach vor dem EM-Finale mit dem Niederländer über die Beweggründe seines Comebacks und die lange Wartezeit davor.

Von: **Thomas Schiffner**



VELDHUIZEN

„Ich habe nie gedopt. Aber die Substanz war in meinem Körper.“

Jannick de Jong

Wie lange waren Sie weg vom Bahnsport?
Ich war eigentlich nie weg vom Bahnsport. Bahnsport ist ein Teil meines Lebens. Ich durfte vier Jahre nicht fahren, danach kam Covid, und ich konnte fünf Jahre nicht fahren.

Sie waren wegen der Einnahme von Amphetamin und damit eines Verstoßes gegen die Dopingregeln vom niederländischen Verband KNMV gesperrt. Im Rückblick: Wie beurteilen Sie das? Als den größten Fehler Ihres Lebens?
Ich habe nicht gedopt. Aber die Substanz war in meinem Körper. Ich hätte besser aufpassen sollen und mich nicht in einer Umgebung aufhalten dürfen, wo eine solche Substanz im Umlauf war und aufpassen, dass sie nicht in meinen Körper kommt. Das ist die Schuld, die ich mir vorwerfen muss. Dass die Sperre so ausfiel, wie sie war, muss man akzeptieren. Ich habe vor dem holländischen Sportgericht Berufung eingelegt. Sie haben gesagt, dass die Zeugenaussagen belegen, dass ich keinen Stoff eingenommen habe. Aber er war in meinem Kreislauf, und allein das ist strafbar.

Wie schwer ist es, nach fünf Jahren zurückzukommen?
Ich habe die Zeit genutzt, um mich berufsmäßig zu verbessern. Ich bin jetzt Account Manager für Öle und Additive. Da bin ich viel unterwegs. Ich habe eine Familie gegründet, wir erwarten im Oktober unseren zweiten Sohn. Da sieht man auch die andere Seite des Lebens, und man trägt mehr Verantwortung. Jetzt gibt es mehr im Leben als nur den Motorsport. Da muss man die Balance finden. Und man muss Spaß haben. Mit meinen beiden Mechanikern bin ich immer in Kontakt geblieben.

Welche Ziele haben Sie sich gesetzt?
Ich gebe mein Bestes und will immer gewinnen. Wenn ich alles gebe, und ich kann mit meiner Performance zufrieden sein, dann haben wir einen schönen Tag.

Wie war die Rückkehr im letzten Jahr? Alles wieder auf Null?
Ich konnte sofort wieder in die I-Lizenz einsteigen. Beim ersten Rennen stand ich gleich wieder auf dem Podest. Inzwischen gibt es einige Talente in den Niederlanden, und das ist keine schlechte Entwicklung. Ich hoffe, dass ich noch ein paar Jahre konkurrenzfähig bin, und ich denke, dass es auch möglich ist.

Sie waren dreimal Europameister und erster niederländischer Langbahn-Weltmeister. Wollen Sie wieder um diese Titel kämpfen?
Ja, ich war sehr glücklich, dass ich mich in Bielefeld für das Grasbahn-EM-Finale in Werlte qualifizieren konnte, das am Samstag stattfindet *(Bericht auf Seite 41, die Red.)*. Für die WM-Challenge in La Reole war ich vom KNMV gesetzt, aber leider musste ich absagen, da ich einen eingeklemmten Nerv in meiner Hüfte hatte, das sogenannte Pyriformis-Syndrom. Dank meinen Therapeuten sind die Schmerzen jetzt wieder weg, und ich fühle mich fit für Werlte.

Fünf Jahre sind im Motorsport eine sehr lange Zeit. Was hat sich in dieser Zeit geändert?
Bei mir eigentlich nichts. Auf dem Niveau der WM hat jeder gutes Maschinenmaterial, da macht der Fahrer den Unterschied. Ich fahre noch immer Motoren von Bert van Essen, die eine sehr gute Leistung haben. Mit diesen Motoren ist Mathieu Trésarrieu letztes Jahr Weltmeister geworden. Das heißt aber nicht, dass ich auch damit Weltmeister werden kann.

Hat man im Alter von 36 Jahren noch das Potenzial, um WM- und EM-Titel zu kämpfen?
Das weiß ich nicht. Aber versuchen werde ich es auf jeden Fall.

Wenn Sie die Uhr zehn Jahre zurückdrehen könnten, würden Sie etwas anders machen?
Natürlich. Die Sperre hat mich getroffen, aber auch die Leute, die mich unterstützt haben. Es war für mich schwerer zu sehen, was es für sie ausgemacht hat, als für mich. Das hätte ich anders gemacht. Aber ich habe auch viel Schönes zurückbekommen. Ich habe gelernt, dass es mehr im Leben gibt. Vielleicht sollte es genauso sein. ■

Jan Hendrik de Jong

Geburtstag: 7. Juni 1987
Geburtsort: Drahten (NL)
Herkunftsland: Niederlande

KARRIERE
2013: Grasbahn-Europameister, Langbahn-Team-Weltmeister, Langbahn-Vizeweltmeister
2014: Grasbahn-Europameister, Langbahn-Vizeweltmeister
2015: Grasbahn-Europameister, Langbahn-Weltmeister
2016: Langbahn-Vizeweltmeister
2017–2021: Doping-Sperre

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Grasbahn-EM Werlte

Hummel im Regen

Wie schon fast üblich regnete es vor und beim EM-Finale in Werlte, sodass die Grasbahn-EM nach zwölf Läufen abgebrochen und gewertet wurde. Titelverteidiger Romano Hummel siegte souverän und ungeschlagen.

Von: **Thomas Schiffner**

Man kann fast die Uhr danach stellen: Wenn Grasbahnrennen im emsländischen Werlte ist, kommt der große Regen. Auch diesmal musste der Verein das Rahmenprogramm streichen, die Bahn komplett auf „links“ drehen und mit Verspätung am Abend die EM-Läufe starten. Als gegen 22 Uhr erneut Regen kam, wurde nach zwölf Läufen vor den Finals abgebrochen und gewertet.

Nach dem „Jahrhundert-Finale“ zwischen Chris Harris und Romano Hummel beim Semi in Bielefeld rechnete man mit einem erneuten Zweikampf der Beiden. In Heat 5 trafen sie aufeinander, Hummel gewann – wie alle seine vier Läufe – und verteidigte souverän seinen Titel von 2022. Chris Harris unterlag noch dem Niederländer Dave Meijerink, wurde aber Zweiter vor seinem britischen Landsmann Andrew Appleton.

Meijerink gewann drei Läufe, verfehlte aber das Podium um einen Punkt, nachdem ihm in Lauf 4 die Kette gerissen war. Holland dominierte: Von den ersten Sechs waren vier Niederländer! Nur Ex-Europameister Jannick de Jong hatte Pech: Nach Platz 2 zum Auftakt musste er nach einem bösen Crash aufgeben.

Für die Gastgeber blieben nur die Plätze: Bester war Stephan Katt (8.), obwohl er mit einer Disqualifikation startete. Mario Niedermaier, Lukas Fienhage, Fabian Wachs und Reservefahrer Daniel Spiller mussten den Verhältnissen Tribut zollen. ■

VELDHUIZEN

Perfekt: Europameister Hummel

GRASBAHN-EM

Finale Werlte (D), 22. Juli

1.	Romano Hummel (NL)	20 Punkte
2.	Chris Harris (GB)	18
3.	Andrew Appleton (GB)	16
4.	Dave Meijerink (NL)	15
5.	Mika Mejer (NL)	15
6.	Henry van der Steen (NL)	11
8.	Stephan Katt (D)	10
10.	Mario Niedermaier (D)	8
15.	Lukas Fienhage (D)	5
17.	Fabian Wachs (D)	4

Speedway-Bundesliga Olching

Spannende Topliga

Mit dem Sieg des MSC Olching am Sonntag gegen den MC Güstrow wurde die Speedway-Bundesliga-tabelle zum wiederholten Mal in dieser Saison auf den Kopf gestellt.

Von: **Thomas Schiffner**

Als ob jemand im Hintergrund unsichtbar Regie führen würde, birgt die wieder auferstandene Speedway-Bundesliga eine Überraschung nach der anderen. So auch beim siebten Match am Sonntag in Olching, wo die Gastgeber bei ihrem vierten Start den zweiten Sieg einfahren konnten. Die vorher tabellenletzten (!) Olchinger bezwangen Güstrow (Platz 2) deutlich mit 48:36 Punkten. Die Bayern punkteten ausgeglichen mit Nicolai Klindt (15), Jakub Jamrog (10) und Valentin Grobauer (10). Martin Smolinski (8) fuhr mannschaftsdienlich. Güstrow hatte mit dem Finnen Timo Lahti (14) und dem Dänen Tim Sörensen (12) nur zwei Topscorer. Mit dem Sieg verdrängte Olching den MC Nordstern Stralsund von der Tabellenspitze. Außer Brokstedt haben jetzt alle Teams 4 Matchpunkte. Allerdings haben Stralsund und Brokstedt noch je drei Rennen zu fahren. Das letzte Match Stralsund – Güstrow (am 15.9.) könnte den Titel entscheiden. ■

SPEEDWAY BUNDESLIGA

Nach 7 von 12 Rennen

1.	Olching	4	164	4
2.	Güstrow	4	157	4
3.	Stralsund	3	139	4
4.	Brokstedt	3	127	2

MSCO

Viertes Rennen, erster Heimsieg für den MSC Olching

NACHRICHTEN

BOU WIEDER DOPPELT

Beim sechsten Lauf zur Trial-WM am Wochenende in Sestriere buchte Titelverteidiger Toni Bou den fünften und sechsten Saisonsieg in Folge. Der Repsol-Honda-Pilot gewann am Samstag vor dem Italiener Matteo Grattarola und seinem spanischen Landsmann Jaime Busto; am Sonntag lag er vor seinem Teamkollegen Gabriel Marcelli und Adam Raga. Damit konnte der Rekordweltmeister seinen Vorsprung mit 231 Punkten vor Busto (202) und Marcelli (161) weiter ausbauen.

POLEN WIEDER SPEEDWAY-U23-EUROPAMEISTER

Das Finale der U23-Speedway-Team-EM in Macon gewann das polnische Team mit 45 Punkten vor Dänemark (36), Schweden (29) und Gastgeber Frankreich (11). Bester Einzelfahrer war der Pole B. Kowalski mit 14 Punkten.

DIEDENBERGER HEIMSIEG

Mit einem Heimsieg in der Horst-Zahn-Arena eroberte der MSC Diedenbergen die Tabellenspitze im Speedway Team Cup (STC). Die Bayern sicherten sich die drei Matchpunkte mit einem 37-Punkte-Sieg erst durch Sandro Wassermann (11 Punkte) im letzten Lauf vor Olching (33 Punkte), Cloppenburg (27) und Berghaupten (23). Auch der für Cloppenburg fahrende Erik Riss kam auf elf Punkte. Diedenbergen führt nach zwei Rennen mit fünf Matchpunkten vor Cloppenburg (4), Olching (3) und Berghaupten (0).

JACOB BUKHAVE IN ZWEIBRÜCKEN

Das Grasbahnrennen in Zweibrücken gewann Jacob Bukhave (DK) vor Stephan Katt und dem frischgebackenen Vize-Europameister Chris Harris (GB). Bei den Seitenwagen gewannen Imanuel Schramm/Nadin Löffler vor Manuel und Melanie Meier sowie Achim Neuendorf/Johannes Schnaitter.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Alfa Romeo

2010 Alfa Romeo 8C Spider, 1. Hand, erst 6751 km, top-konfiguriert! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Aston Martin

Virage V12, EZ 2011, 24000 km, dt. Fahrzeug, unfallfrei, top Zustand, AM-Service neu; 114.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251-9494-110, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60565

Suche Aston Martin V12 Vantage, DB9, DBS, mit Handschaltung in grau, grün od. silber bis 120.000,- €. Chiffre 3694369

Vanquish "One of Seven", EZ 2015, 3000 km, dt. Fzg., abs. neue. lim. Edition- einer von sieben! Preis a. Anfrage. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251-9494-110, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60564

BMW

Z3 M Roadster, 1997, 84.000 km, 1. Hd., Scheckheft, Sammlerzustand, 48.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60487

BMW M & ALPINA TRACKDAYs, freies Fahren, Clubevents, Gastfahrer. www.M-CLUB.de

Citroën

CX Pallas, Bj. 4/1980, 102000 km, 94 kW (128 PS), silber metallic, 4 Bes., 4 Zylinder, LHD, Alu, Stoff, VB 12.500,- €. Ole Osuldsen, N-0281 Oslo, T. +47 91364738

mehr: motor-klassik.de Nr. 60504

Citroen XM V6, EZ 3/92, Typ Y3, 180000 km, Automatik, grünmetallic, Leder, ZV, TÜV 6/24, H-Zulassung, viele Neuteile, wegen Hobbyaufgabe an Liebhaber 4.900,- €. Tel. 0171/2624033

Ferrari

2016 Ferrari GTC 4 Lusso, V12, erst 22976 km, Top-Ausstattung, Historic Colour. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, cargold-collection.com H

Maserati

3200 GT, 2001, 35.400 km, dt., 1. Hd., 6-Gg., Scheckheft, KD neu, top-original, grigio alfieri, 43.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60491

McLaren

650S Coupé, orig. 3700 km, dt. Fzg., top Ausst., unfr., neuwertig. 184.900,- € (MwSt. awb.). F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, Tel. 07251-9494110, www.f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60566

Mercedes

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, T. 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60510

2017 Mercedes S500 Cabriolet, top und 1-A ! € 99.700,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

Ankauf von 300 SL Roadster und Coupé. Unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0172/4310800

1986/92 Mercedes W126 Coupé 560 SEC, unter 100000 km in Cargold Qualität… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

TTP Automotive GmbH Porsche Motorüberholung
986/987 996/997
Zuverlässige Technik durch Vollstahlbuchsen und Schmiedekolben. Auf Wunsch Hubraumerweiterung mit Mehrleistung - ohne Mehrkosten!
TÜV-Eintrag und Abholservice
www.t-t-p.de 08061/36666

WIR SUCHEN IHREN GEPFLEGTEN SPORTWAGEN + HOCHWERTIGEN OLDTIMER, Sofortankauf oder Kommission in Bestlage München-Süd. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas FRANZ, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, service@autosalon-isartal.de, www.autosalon-isartal.de H

Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen
- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Uhr
- Verkehrszeichenerkennung
- Rückfahrkamera mit dyn. LL
- ACC Abstandsregeltempostat
- Spurwechsel-/Abbiegeassistent

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle www.digitaletechnik.de, T. 08141/512470 H

Ankauf von Porsche, neu und gebraucht. Unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0172/4310800

1997 Porsche 993 Targa, Handschalter, dt. Fzg, sehr gepflegt, € 78.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, www.cargold.com H

993 X51, einer von 81 - 993 2S Coupé, Bj. 1997, 3,8 l, 300 PS, 29400 km, deutsches Fahrzeug, makellos, Vollausstattung, Erstlack, unfallfrei, meridian-metallic. Gegen Gebot oder im Tausch gegen 964 Speedster. info@c-type.de

mehr: motor-klassik.de Nr. 60489

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Rolls-Royce

Silver Cloud, Bj. 1/1959, 90890 Meilen, 138 kW (188 PS), braun, 6 Zylinder, RHD, Leder, elektrische Fensterheber, guter Zustand, Tür wird neu gemacht, VB 52.500,- €. 59872 Meschede, Tel. 0171/6592919

mehr: motor-klassik.de Nr. 60486

Jetzt online abonnieren! MOTOR SPORT aktuell
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo

Versicherungen

RENNKASKO.DE BAUER

Versicherungen für den Motorsport sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) **Fax: 0711/182-1783**

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 33/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

RED BULL

Scherbenhaufen: Lando Norris zerdepperte aus Versehen den 40 000 Euro teuren Verstappen-Siegerpokal in Budapest

Handlungsbedarf

Red-Bull-Dominanz
MSa 31/2023

Verstappen ist nun mal der aktuell beste Fahrer. Nach quälend langweiliger Mercedes- und Hamilton-Dominanz ist dies richtig erfrischend. Ob der Red Bull das beste Auto ist, könnte bezweifelt werden (siehe Sergio Pérez). Hinter Verstappen gab es in Silverstone jede Menge toller Zweikämpfe zu genießen.

Erhard Püntener
CH-5445 Eggenwil

Früher gab es keine Test- oder Windkanal-Beschränkungen und auch kein Budget-Cap. Ein Vorsprung wirkt sich heute eklatanter aus und ist deutlich schwerer aufzuholen. Das sollte bei aller Emotion in der Gestaltung des Reglements berücksichtigt werden. Die Art und Weise ist sicher zu diskutieren, für mich besteht hier in jedem Fall Handlungsbedarf. Für Regeländerungen hat Red Bull früher auch Stimmung gemacht, um Mercedes einzubremsen. Jetzt mit dem Finger auf die bösen Buben von Mercedes zu zeigen ist scheinheilig.

Steffen Schmid
D-89250 Senden

Kopfschütteln

Audi stoppt Kundensport
MSa 32/2023

Als eingefleischter Audi-Fan seit Le Mans 2000 und Besitzer wenigstens eines 1:43-Modells aller Rennwagen wollte ich so viel zum Ende der Motorsportabteilung schreiben. Vor lauter Kopfschütteln fällt mir allerdings nichts ein! Steht aber auch in MSa 32. Der Rest ist Schweigen …

Michael Thomae,
D-32427 Minden

Petersons Stein

Clermont-Ferrand-Historie
MSa 31/2023

Danke für die Story über die tolle Rennstrecke. Jochen Rindt hat einmal berichtet, dass ihm nach ein paar Runden auf dem kurvenreichen Kurs ziemlich schlecht wurde. Schade, dass man dort keine Rennen mehr besuchen kann. Noch ein kleiner Hinweis: Nach meinem Wissensstand hat nicht Emerson Fittipaldi einen Stein aufgewirbelt, sondern Ronnie Peterson im March 721.

Manfred Wegst
per E-Mail

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

23. August: Freies Fahren Oschersleben (Pkw)
28. August: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)
18. September: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)
3. Oktober: Freies Fahren Zandvoort (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Freitag, 28. Juli		
09.55	Formel 3 Spa, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
11.05	Formel 2 Spa, Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
13.15	Formel 1 Spa, Freies Training **LIVE**	Sky*/Serv. A**
15.00	Formel 3 Spa, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
15.55	Formel 2 Spa, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
16.30	Formel 1 Spa, Qualifying **LIVE**	Servus TV A**
ca. 16.50	Formel 1 Spa, Qualifying **LIVE**	Sky F1*/SRF 2
Samstag, 29. Juli		
09.50	Formel 3 Spa, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
11.30	Supercars Sydney, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
11.45	Formel 1 Spa, Sprint-Shootout **LIVE**	Sky*/Serv. A**
13.10	Superbike-WM Most, Superpole (Aufz.)	Servus TV
13.20	Formel E London, 1. Qualifying **LIVE**	Pro 7 MAXX
13.35	Formel 2 Spa, 1. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
13.50	Superbike-WM Most, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
14.00	Superbike-WM Most, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV
15.00	Supersport-WM Most, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
15.30	F1 Spa, Sprintrennen **LIVE** (Start: 16.30)	Sky*/Serv. A**
16.15	F1 Spa, Sprintrennen **LIVE** (Start: 16.30)	SRF info
17.30	Formel E London, 1. Rennen **LIVE**	ProSieben
17.45	Formel E London, 1. Rennen **LIVE**	ORF 1
Sonntag, 30. Juli		
07.30	Supercars Sydney, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
08.20	Formel 3 Spa, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
09.50	Formel 2 Spa, 2. Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
11.40	Porsche Supercup Spa, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
12.00	Porsche Supercup Spa, Rennen **LIVE**	Eurosport 1
12.20	Supersport-WM Most, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
13.00	F1 Spa, Rennen **LIVE** (Start: 15.00)	Servus TV A**
13.10	Superbike-WM Most, SP Race (Aufz.)	Servus TV D**
13.30	F1 Spa, Rennen **LIVE** (Start: 15.00)	Sky Sport F1*
13.30	SBK-WM Most, SP Race (Aufz.)	Eurosport 2*
14.00	Superbike-WM Most, 2. Rennen **LIVE**	Serv. D**/ES 2*
14.10	F1 Spa, Rennen **LIVE** (Start: 15.00)	SRF 2
17.00	Formel 1 Spa, Rennen (Zus.)	ORF 1
17.30	Formel E London, 2. Rennen **LIVE**	ProSieben
18.00	Formel E London, 2. Rennen **LIVE**	ORF 1
18.05	Superbike-WM Most, SP Race (Aufz.)	Servus TV A**
18.30	Superbike-WM Most, 2. Rennen (Aufz.)	Servus TV A**
20.30	NASCAR Cup Series, Richmond **LIVE**	Motorvision TV*
22.00	Formel 1 Spa, Rennen (Zus.)	Sport 1
Montag, 31. Juli		
00.15	Formel 1 Spa, Rennen (Aufz.)	ORF 1

Livestream/Internet

Freitag, 28. Juli		
17.50	Formel E London, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de
Samstag, 29. Juli		
ab 10.00	Rallye-EM Rom, der Samstag **LIVE**	wrcplus.com*
ab 10.55	ADAC RW Oschersleben, Samstag **LIVE**	YouTube
11.20	Formel E London, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de
Sonntag, 30. Juli		
08.45	GTWC Nürburgring, Qualifying **LIVE**	YouTube
ab 07.45	Rallye-EM Rom, der Sonntag **LIVE**	wrcplus.com*
ab 11.15	ADAC RW Oschersleben, Sonntag **LIVE**	YouTube
11.20	Formel E London, 3. Freies Training **LIVE**	ran.de
13.25	Formel E London, 2. Qualifying **LIVE**	ran.de
14.30	GTWC Nürburgring, Rennen **LIVE**	YouTube

*kostenpflichtig **A = nur in Österreich, D = nur in Deutschland

Vorschau

WILHELM

Formel 1: In Spa-Francorchamps kann wohl nur Regenchaos Verstappen stoppen

MOTORSPORT IMAGES

Formel E: Wer kann Jake Dennis beim Saisonfinale in London am Titel hindern?

WORLDSBK

Superbike-WM: Sehen wir in Most wieder einen Dreikampf der Weltmeister?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
29.07.	NASCAR Xfinity, Elkhart Lake	USA
29.07.	RCN 5. Lauf/GLP 4. Lauf, Nürburgring	D
29./30.07.	Formel E, London (2 Rennen)	GB
29./30.07.	Rallye-EM, Rally di Roma Capitale (Rom)	I
29./30.07.	NASCAR Truck/Cup, Richmond	USA
29./30.07.	Supercars Australien, Eastern Creek/Sydney	AUS
29./30.07.	ADAC Racing Weekend, Oschersleben	D
30.07.	Formel 1/F2/F3, Spa (+ Supercup)	B
30.07.	GTWC Europe Endurance, 3h Nürburgring	D
30.07.	F1 Academy, Le Castellet	F
Motorrad		
25.–29.07.	Speedway World Cup, Wroclaw	PL
25.–29.07.	Hardenduro-WM, Red Bull Romaniacs	RO
29.07.	Speedway-U19-EM Semifinale, Zarnovica	SK
29./30.07.	Superbike-/Supersport-WM, Most	CZ
29./30.07.	Grasbahnrennen, Heringen	D
30.07.	Motocross-WM, Vantaa	FIN

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

In Zusammenarbeit mit

Offizieller Medienpartner

Medienpartner

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.